

INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I
Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

**EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE TRANSPORTE TERRESTRE,
TRÁNSITO, SEGURIDAD VIAL Y TERMINALES TERRESTRES DE
SANTO DOMINGO EPMT-SD**

INFORME DE NECESIDAD

EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO, SEGURIDAD VIAL Y TERMINALES TERRESTRES DE SANTO DOMINGO EPMT-SD							
INFORME DE NECESIDAD							
TIPO DE PRODUCTO	BIEN		SERVICIO		OBRA	X	CONSULTORÍA
OBJETO DE CONTRATACIÓN:	SELECCIÓN DE UN ALIADO ESTRATÉGICO PARA LA CONSTRUCCIÓN, EQUIPAMIENTO, ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL INTERPARROQUIAL RURAL DE SANTO DOMINGO						
CÓDIGO CPC:	531220016- CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA PARA TERMINALES DE PASAJEROS Y DE CARGA						
DIRECCIÓN REQUIRENTE:	DIRECCIÓN TÉCNICA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE						
ENCARGADO DE LA DIRECCIÓN REQUIRENTE:	ING. RODRIGO PAUCAR						
ÁREA REQUIRENTE:	SUBDIRECCIÓN DE TERMINALES TERRESTRES						
ENCARGADO DE LA UNIDAD REQUIRENTE:	ING. CARLOS RIVADENEIRA CABRERA						
ELABORADO POR:	ING. DAVID JIMÉNEZ						
FECHA:	AGOSTO 2026						

Santo Domingo, agosto 2026



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I
Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

Contenido

1. ANTECEDENTES	3
2. BASE LEGAL	8
3. PROBLEMÁTICA ACTUAL	19
4. JUSTIFICACIÓN	22
5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	28
6. ALCANCE	30
7. PLAN DE INVERSIÓN ANUAL	33
8. MODALIDAD DE CONTRATACIÓN	36
9. OBJETO Y OBJETIVOS	41
10. PRODUCTOS O SERVICIOS ESPERADOS	43
11. ANÁLISIS DE BENEFICIO, EFICIENCIA O EFECTIVIDAD, CONSIDERANDO LA NECESIDAD Y LA CAPACIDAD INSTITUCIONAL INSTALADA.	49
12. ANÁLISIS DE MEJOR VALOR POR DINERO	53
13. CONCLUSIÓN	55



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

1. ANTECEDENTES

Mediante Ordenanza Municipal N.º M-023-VZC, discutida y aprobada por el Concejo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo en sesiones ordinarias celebradas los días 20 y 27 de diciembre de 2012, sancionada el 27 de diciembre de 2012, y publicada en el Suplemento del Registro Oficial N.º 865 el 8 de enero de 2013, se creó la Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito, Seguridad Vial y Terminales Terrestres de Santo Domingo, EPMT-SD, como entidad de derecho público, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión.

La referida Ordenanza establece como objeto principal de la EPMT-SD la planificación, regulación, control, gestión, coordinación, administración y ejecución del Sistema de Movilidad del cantón, comprendiendo el tránsito, transporte, seguridad vial, terminales terrestres y su equipamiento. Asimismo, atribuye a la Empresa la planificación, regulación, administración y control de terminales terrestres; la contratación de estudios, obras y servicios del sistema de tránsito y transporte terrestre; la ejecución de proyectos; y la posibilidad de prestar servicios de interés público mediante asociaciones, contratos de gestión compartida, alianzas estratégicas, convenios de cooperación interinstitucional y otras formas asociativas permitidas por la ley.

Mediante Ordenanza Municipal N.º E-067-WEA, discutida y aprobada por el Concejo Municipal de Santo Domingo en sesiones ordinarias celebradas el 30 de agosto y 6 de septiembre de 2022, y sancionada el 12 de septiembre de 2022 por el Ing. Wilson Erazo Argoti, en calidad de Alcalde del cantón Santo Domingo, se expidió la Ordenanza Sustitutiva que establece el cuadro tarifario de los servicios prestados por la EPMT-SD.

Esta Ordenanza contempla, entre otros conceptos, tasas relacionadas con la operación de terminales terrestres, tales como frecuencias normales y extraordinarias, ingreso y estacionamiento de unidades de transporte, ingreso de vehículos particulares, taxis y carga liviana, así como el ticket de usuario del andén de salida.

Mediante Resolución N.º EPMT-SD-VOM-SE-022-2016-05-12-01, aprobada por el Directorio de la EPMT-SD en sesión extraordinaria realizada el 12 de mayo de 2016, se expidió el “Reglamento que regula la celebración de asociaciones, alianzas estratégicas o consorcios de la Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito, Seguridad Vial y Terminales Terrestres de Santo Domingo, EPMT-SD”. El instrumento regula el procedimiento institucional para seleccionar asociados, consorciados, socios o aliados estratégicos, así como las fases de autorización, elaboración de pliegos, invitación, recepción, evaluación, negociación, aprobación y formalización de los contratos o convenios correspondientes.

Posteriormente, mediante Resolución de Directorio N.º EPMT-SD-WEA-SO-025-2024-11-18-07, aprobada el 18 de noviembre de 2024, el Directorio de la EPMT-SD reformó parcialmente el referido Reglamento.

Con fecha 24 de octubre de 2025, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo, representado por el Ing. Wilson Erazo Argoti, en calidad de Alcalde del cantón, y la EPMT-SD, representada por el Dr. Héctor Fiallo Sandoval, en calidad de Gerente General, suscribieron el Convenio de Cooperación Interinstitucional entre el GAD Municipal de Santo Domingo y la EPMT-SD.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

El convenio tiene por objeto coordinar acciones de apoyo técnico para el desarrollo de los proyectos institucionales de la EPMT-SD. Entre las obligaciones del GAD Municipal se encuentra brindar apoyo a través de la Dirección de Proyectos en la elaboración, revisión y aprobación de estudios y diseños definitivos, presupuestos, análisis de precios unitarios, cronogramas valorados, especificaciones técnicas, términos de referencia, documentos ambientales, procesos de fiscalización y demás componentes requeridos para la ejecución de obras. El convenio tiene una vigencia de dos años contados desde su suscripción.

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo delegó a la Empresa Pública Municipal de Construcción, Vivienda y de Aseo de Santo Domingo, EP-CONST, la ejecución del proyecto denominado “Plaza Comercial para los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y sus alrededores”. En consecuencia, la EP-CONST actúa como entidad responsable de la contratación y ejecución de la Plaza Comercial, mediante el procedimiento: “IDENTIFICAR, SELECCIONAR UN ALIADO ESTRATÉGICO Y CONFORMAR UNA ALIANZA ESTRATÉGICA CON LA EMPRESA PÚBLICA DE CONSTRUCCIONES, VIVIENDA Y ASEO DE SANTO DOMINGO EP-CONST CON EL OBJETO DE REALIZAR OBRAS COMPLEMENTARIAS DEL PROYECTO PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL MALL SANTO DOMINGO FASE 2, UBICADO EN LA AV. RODRIGO LEÓN PESANTEZ Y AV. HÉCTOR AGUAVIL DOMINGO.”

La Terminal Interparroquial Rural se encuentra física y funcionalmente relacionada con este proyecto, puesto que debe construirse junto al área destinada a la Plaza Comercial y culminarse paralelamente a esta, conforme a los consensos y disposiciones emitidas dentro del proceso judicial correspondiente.

Mediante Auto de 27 de abril de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando, Juez de la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, dentro del Juicio N.° 23331-2024-00239, se dejó constancia de la Primera Mesa Técnica de Trabajo con fines de consenso, celebrada el 24 de abril de 2026, con la participación del Alcalde del cantón, el Gerente General de la EPMT-SD, técnicos municipales, representantes de los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio, profesionales invitados y la perito designada dentro de la causa.

En dicho Auto se estableció que las seis operadoras que prestan el servicio de transporte interparroquial rural ingresarían obligatoriamente a la infraestructura vinculada con la Plaza Comercial. Para efectos del presente informe, las denominaciones actuales de dichas operadoras son: Kennedy, Alluriquín, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo. También se señaló que su operación contribuiría al flujo de pasajeros y a la utilidad económica de los comerciantes que serían reubicados en la Plaza Comercial.

El referido Auto reviste especial importancia para la determinación de la modalidad del presente procedimiento, puesto que dejó constancia del compromiso de adoptar todas las medidas y recaudos legales y contractuales con el aliado estratégico, con el objeto de garantizar que la infraestructura de transporte interparroquial no pudiera ser trasladada y funcionara permanentemente junto a la Plaza Comercial. Asimismo, autorizó al GAD Municipal a iniciar inmediatamente los procesos necesarios para su materialización, a fin de que avanzara paralelamente con la edificación de la Plaza Comercial.

Finalmente, el Juez exhortó a que la infraestructura fuera moderna, acogedora y tecnológica, digna de las personas usuarias y especialmente de la población rural, y que constituyera un referente para otros cantones del país.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

Mediante Oficio N.° GADMSD-DPR-2026-052-OF, de 29 de abril de 2026, suscrito por el Ing. Leopoldo Chicaiza, en calidad de Director de Proyectos del GAD Municipal de Santo Domingo, se remitió a la EPMT-SD la información correspondiente al área destinada a la entonces denominada “Estación de Transferencia de Pasajeros del Transporte Intracantonal Rural”, de acuerdo con el anteproyecto aprobado en la Mesa Técnica desarrollada el 24 de abril de 2026.

El documento identificó inicialmente una infraestructura compuesta por andenes, vías de maniobra, espacios para seis unidades de transporte, sala de espera para aproximadamente 200 a 300 personas, oficinas para encomiendas e información, baterías sanitarias y accesos peatonales vinculados con la Plaza Comercial. También destacó la relación funcional entre la movilidad de pasajeros y el desarrollo de las actividades comerciales.

Mediante Memorando N.° EPMT-SD-DTTT-2026-0643-M, de 4 de mayo de 2026, suscrito por el Ing. Rodrigo Páucar Mejía, en calidad de Director Técnico de Tránsito y Transporte de la EPMT-SD, se remitió la documentación elaborada por la Dirección de Proyectos del GAD Municipal y se dispuso la elaboración del análisis técnico necesario para determinar la viabilidad de gestionar el inmueble destinado a la infraestructura interparroquial.

En cumplimiento de dicha disposición se elaboró el Informe N.° EPMT-SD-DTTT-SGTT-2026-069-I, de 4 de mayo de 2026, suscrito por el Ing. Alex Gavilanes G., en calidad de Subdirector de Gestión de Tránsito y Transporte. El informe analizó la competencia institucional, la necesidad técnica, la ubicación, las dimensiones y las condiciones jurídicas del inmueble, y concluyó que la transferencia gratuita del predio a favor de la EPMT-SD constituía el mecanismo adecuado para viabilizar el proyecto. También recomendó formalizar la transferencia de dominio antes de iniciar inversiones, contrataciones o ejecución de obra, actualizar los estudios definitivos y mantener la coordinación técnica y jurídica con el GAD Municipal.

Con base en estos documentos, mediante Oficio N.° EPMT-SD-GG-HFS-2026-04885-OF, de 4 de mayo de 2026, suscrito por el Dr. Héctor Fiallo Sandoval, en calidad de Gerente General de la EPMT-SD, se remitió al Ing. Wilson Erazo Argoti, Alcalde del cantón Santo Domingo, el informe técnico correspondiente y se solicitó el inicio de las acciones administrativas y jurídicas necesarias para concretar la donación del inmueble a favor de la Empresa Pública.

Mediante Auto de 4 de mayo de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando, Juez de la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, dentro del Juicio N.° 23331-2024-00239, se convocó a la Segunda Mesa de Diálogos y se dispuso la realización de visitas organizadas al sitio de construcción, a fin de que las asociaciones, comerciantes independientes y demás personas involucradas conocieran tanto la Plaza Comercial como la infraestructura de transporte interparroquial proyectada. El Auto incluyó expresamente a los comerciantes denominados “Independientes Ex Mini Terminal”, evidenciando la relación histórica entre la actividad comercial de la Peatonal 3 de Julio y la prestación del servicio de transporte rural.

Mediante Auto de 14 de mayo de 2026, emitido por el mismo Juez dentro del Juicio N.° 23331-2024-00239, se aclararon los requisitos para el ingreso de comerciantes a las visitas programadas y se convocó a la Tercera Mesa de Diálogos, con el propósito de continuar el proceso participativo y la construcción de consensos relacionados con la Plaza Comercial y sus componentes complementarios.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

Mediante Auto de 18 de mayo de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando, Juez de la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, dentro del Juicio N.° 23331-2024-00239, luego de las visitas realizadas los días 15 y 16 de mayo de 2026, se exhortó al GAD Municipal de Santo Domingo a presentar las especificaciones referentes al funcionamiento de la “Terminal Interparroquial Rural”, ubicada dentro de las instalaciones de la Plaza Comercial para los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y sus alrededores.

Este Auto constituye el antecedente que consolida la evolución conceptual del proyecto: la infraestructura dejó de ser tratada únicamente como una estación temporal de transferencia o de paso y pasó a configurarse como una Terminal Interparroquial Rural, destinada a concentrar el inicio y finalización de las rutas y frecuencias de las seis operadoras rurales del cantón.

Mediante Auto de 22 de mayo de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando dentro del Juicio N.° 23331-2024-00239, se concedió una prórroga para la presentación de observaciones derivadas de las visitas, se puso en conocimiento del GAD Municipal el informe elaborado por la perito Arq. Andrea Elisa Salazar Moreno y se convocó a la Segunda Mesa Técnica de Trabajo para el 27 de mayo de 2026. El Juez reiteró que las mesas de diálogo y trabajo debían regirse por los principios de voluntariedad y buena disposición para construir consensos entre los involucrados.

Posteriormente, mediante Auto emitido luego de la Tercera Mesa de Diálogos celebrada el 30 de mayo de 2026, dentro del Juicio N.° 23331-2024-00239, el referido Juez convocó a la Tercera Mesa Técnica de Trabajo para el 3 de junio de 2026, con el objeto de analizar técnicamente las observaciones y propuestas formuladas respecto de la construcción de la Plaza Comercial. Asimismo, dispuso la presentación de información técnica y jurídica relacionada con el valor del inmueble y reiteró la obligación de continuar la búsqueda de consensos entre el GAD Municipal, comerciantes y técnicos participantes.

En sesión ordinaria celebrada el 23 de junio de 2026, el Concejo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo aprobó la Resolución N.° GADMSD-WEA-SO-195-2026-06-23-06, contenida en la Certificación N.° 195-06-1380, mediante la cual resolvió cambiar la categoría del bien de dominio público a bien de dominio privado y autorizar su donación a favor de la EPMT-SD.

La Resolución identificó el inmueble como Lote 3B-2, con una superficie de 4.681,7776 m², ubicado en el sector comprendido por las avenidas Rodrigo León Pesantes, Las Delicias y Héctor Aguavil. Para adoptar esta decisión, el Concejo Municipal consideró los informes técnicos, administrativos, financieros, catastrales y jurídicos emitidos por las dependencias municipales competentes.

La decisión fue comunicada a la EPMT-SD mediante Oficio N.° GADMSD-SG-2026-968-OF, de 2 de julio de 2026, suscrito por el Abg. Miguel Ángel Moreta Rojas, en calidad de Secretario General del GAD Municipal de Santo Domingo.

Mediante Memorando N.° EPMT-SD-DATH-2026-2446-M, de 9 de julio de 2026, suscrito por la Ing. Valeria Zambrano Alvarado, en calidad de Directora Administrativa y de Talento Humano de la EPMT-SD, se solicitó al Gerente General autorizar la gestión ante el GAD Municipal para obtener los estudios definitivos de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo.

El memorando recopiló los antecedentes judiciales, técnicos y administrativos del proyecto, reconoció que la infraestructura inicialmente denominada “Estación de Transferencia de Transporte



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

Interparroquial” había evolucionado a “Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo” y solicitó la entrega de estudios arquitectónicos, estructurales, hidrosanitarios, eléctricos, electrónicos, mecánicos y contra incendios; memorias técnicas; presupuesto referencial; análisis de precios unitarios; desagregación tecnológica y VAE; cronograma valorado; especificaciones técnicas; documentación ambiental; permisos; aprobaciones; y el análisis financiero y socioeconómico con su correspondiente corrida financiera.

Mediante Oficio N.° EPMT-SD-GG-HFS-2026-07486-OF, de 16 de julio de 2026, emitido por la Gerencia General de la EPMT-SD, se solicitó formalmente a la Dirección de Proyectos del GAD Municipal la elaboración y remisión de los estudios del proyecto “Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo”, conforme se deja constancia en la posterior respuesta de dicha dependencia municipal.

Mediante Auto de 3 de agosto de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando, Juez de la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, dentro del Juicio N.° 23331-2024-00239, se dispuso que la EPMT-SD realizara una exposición visual sobre las especificaciones técnicas y operativas para el funcionamiento de la Terminal Interparroquial Rural y sobre el número de líneas urbanas que tendrían paradas en el entorno de la Plaza Comercial.

En el mismo Auto se ordenó que la empresa pública correspondiente expusiera los avances de la construcción de la Plaza Comercial y el cronograma de ejecución de la Terminal Interparroquial Rural.

Mediante Oficio N.° GADMSD-DPR-2026-091-OF, de 4 de agosto de 2026, suscrito por el Ing. Leopoldo Chicaiza, en calidad de Director de Proyectos encargado del GAD Municipal de Santo Domingo, se comunicó a la Gerencia General de la EPMT-SD que, para continuar con el proceso de diseño de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo, era necesario remitir la documentación preparatoria correspondiente.

El Director de Proyectos solicitó, entre otros documentos, la comprobación de la propiedad del inmueble, la verificación de la existencia de obras similares en el sitio, el perfil del proyecto con su justificación, alcance, espacios y usuarios, y el respectivo informe de necesidad. También requirió remitir las cantidades, especificaciones técnicas, cotizaciones y demás características del equipamiento requerido para el funcionamiento de la terminal.

En cumplimiento de lo dispuesto dentro del Juicio N.° 23331-2024-00239, el 5 de agosto de 2026 la EPMT-SD efectuó una presentación técnica de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo en la Sexta Mesa Técnica de Trabajo.

La presentación abordó el estado del proyecto, la ubicación, la infraestructura proyectada, el funcionamiento operativo, la seguridad, la accesibilidad, la relación con la Plaza Comercial y las líneas de transporte urbano cercanas. Se presentó una solución con seis andenes, capacidad simultánea para seis buses, sala de espera, área de carga y descarga, seis boleterías —que también podrán prestar servicios de encomiendas— y espacios complementarios para información, control y servicios sanitarios. Asimismo, se reafirmó a las operadoras Kennedy, Alluriquín, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo.

La exposición planteó que el ingreso peatonal a la Terminal se articulará exclusivamente a través de la Plaza Comercial, mientras que el ingreso y salida vehicular se realizarán por la avenida Las



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

Delicias, también denominada Corea del Sur. La propuesta contempla control documental, asignación de andenes, embarque y desembarque, control de frecuencias, señalización, iluminación, accesibilidad universal y cámaras de videovigilancia.

En agosto de 2026, la Dirección de Proyectos del GAD Municipal de Santo Domingo elaboró la Lámina AE01 – Emplazamiento general, diseñada por el Ing. Leopoldo Chicaiza y el Arq. Sandro Moreira, en la que se identifica la implantación de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo, sus accesos, circulación vehicular, sala de espera, andenes, estacionamiento de buses, área de carga y descarga, área de expansión y articulación con la Plaza Comercial. La lámina emplea como referencia el Lote 3B-2, con un área de 4.681,7776 m², sin perjuicio de la denominación definitiva que consta en la escritura pública de donación.

También se elaboró la Lámina AE02 – Planta arquitectónica, elevaciones, secciones y perspectivas, correspondiente al bloque de información, oficinas, boleterías, baterías sanitarias, sala de espera y andenes. Estos planos constituyen la información arquitectónica más reciente disponible y, en caso de diferencias con documentos preliminares, serán considerados como referencia técnica actual, sin perjuicio de los estudios definitivos de las demás ingenierías y de sus respectivas aprobaciones.

Posteriormente, mediante escritura pública de donación N.º 20262301007P01437, otorgada el 28 de agosto de 2026 ante la Notaría Séptima del cantón Santo Domingo, a cargo del Dr. Wilson Viñan Valverde Bayas, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo otorgó a favor de la Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito, Seguridad Vial y Terminales Terrestres de Santo Domingo, EPMT-SD, la donación del inmueble destinado a la construcción y funcionamiento de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo. La escritura establece un avalúo de USD 327.900,69.

2. BASE LEGAL

Constitución de la República del Ecuador, CRE.

De acuerdo con los artículos 82 y 226, el derecho a la seguridad jurídica se garantiza a través de la existencia de normas previas, claras y públicas, aplicadas por las autoridades competentes considerando para el efecto que los servidores públicos solo pueden ejercer las competencias y facultades atribuidas en el ordenamiento jurídico.

Artículo 11.- El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios: 9. El más alto deber del Estado consiste en respetar y hacer respetar los derechos garantizados en la Constitución. El Estado, sus delegatarios, concesionarios y toda persona que actúe en ejercicio de una potestad pública, estarán obligados a reparar las violaciones a los derechos de los particulares por la falta o deficiencia en la prestación de los servicios públicos, o por las acciones u omisiones de sus funcionarias y funcionarios, y empleadas y empleados públicos en el desempeño de sus cargos. El Estado ejercerá de forma inmediata el derecho de repetición en contra de las personas responsables del daño producido, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas.

Artículo 83.- Son deberes y responsabilidades de las ecuatorianas y los ecuatorianos, sin perjuicio de otros previstos en la Constitución y la ley: 1. Acatar y cumplir la Constitución, la ley y las decisiones legítimas de autoridad competente. 7. Promover el bien común y anteponer el interés



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

general al interés particular, conforme al buen vivir. 8. Administrar honradamente y con apego irrestricto a la ley el patrimonio público, y denunciar y combatir los actos de corrupción.

Artículo 225.- El sector público comprende (...) 4- Las personas jurídicas creadas por acto normativo de los gobiernos autónomos descentralizados para la prestación de servicios públicos.

Artículo 227.- La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.

Artículo 315.- El Estado constituirá empresas públicas para la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos (...). Funcionarán como sociedades de derecho público, con personalidad jurídica, autonomía financiera, económica, administrativa y de gestión, con altos parámetros de calidad y criterios empresariales, económicos, sociales y ambientales (...)."

Artículo 316.- El Estado podrá delegar la participación en los sectores estratégicos y servicios públicos a empresas mixtas en las cuales tenga mayoría accionaria. La delegación se sujetará al interés nacional y respetará los plazos y límites fijados en la ley para cada sector estratégico. El Estado podrá, de forma excepcional, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, el ejercicio de estas actividades, en los casos que establezca la ley.

Ley Orgánica de Empresas Públicas, LOEP.

Artículo 4.- DEFINICIONES. - Las empresas públicas son entidades que pertenecen al Estado en los términos que establece la Constitución de la República, personas jurídicas de derecho público, con patrimonio propio, dotadas de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión. Estarán destinadas a la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y en general al desarrollo de actividades económicas que corresponden al Estado.

Artículo 11.- DEBERES Y ATRIBUCIONES DEL GERENTE GENERAL. - El Gerente General, como responsable de la administración y gestión de la empresa pública, tendrá los siguientes deberes y atribuciones (...) 3. Suscribir las alianzas estratégicas aprobadas por el Directorio.- 4.- Administrar la empresa pública, velar por su eficiencia empresarial e informar al Directorio trimestralmente o cuando sea solicitado por éste, sobre los resultados de la gestión de aplicación de las políticas y de los resultados de los planes, proyectos y presupuestos, en ejecución o ya ejecutados (...)15.- Adoptar e implementar las decisiones comerciales que permitan la venta de productos o servicios para atender las necesidades de los usuarios en general y del mercado, para lo cual podrá establecer condiciones comerciales específicas y estrategias de negocio competitivas; (...) 18. Las demás que le asigne esta Ley, su Reglamento General y las normas internas de cada empresa".

Art. 34.- CONTRATACIÓN EN LAS EMPRESAS PÚBLICAS.- Todo proceso de contratación de obras, bienes y servicios, incluidos los de consultoría, así como las contrataciones en actividades de prospección, exploración, explotación, refinación, comercialización, industrialización de los recursos hidrocarburíferos, las contrataciones de bienes de carácter estratégico necesarias para la defensa nacional, que realicen las empresas públicas, estarán sujetos al Plan Nacional de Desarrollo, con observancia del presupuesto nacional y empresarial, además de lo siguiente:



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

1. PLAN ESTRATÉGICO Y PLAN ANUAL DE CONTRATACIONES.- Las empresas públicas deberán contar con su Plan Estratégico y Plan Anual de Contrataciones, debidamente aprobados(...)

2. RÉGIMEN COMÚN.- Las contrataciones de bienes, obras y servicios, incluidos los de consultoría, que realicen las empresas públicas, se sujetarán a lo dispuesto en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, su Reglamento General y demás disposiciones administrativas aplicables.

Las empresas públicas procurarán adquirir productos de origen nacional siempre y cuando se encuentren en la misma condición técnica y calidad de los productos importados, para este efecto se aplicarán las resoluciones que emita el Instituto Nacional de Contratación Pública.

3. RÉGIMEN ESPECIAL.- En los casos en que las empresas públicas hubieren suscrito contratos o convenios tales como: alianzas estratégicas, asociación, consorcios u otros de naturaleza similar, será el convenio asociativo o contrato el que establezca los procedimientos de contratación y su normativa aplicable. En el caso de empresas constituidas con empresas de la comunidad internacional las contrataciones de bienes, obras y servicios se sujetarán al régimen especial que se contemple en el documento de asociación o acuerdo celebrado para tal efecto. En lo no previsto en el respectivo convenio o contrato, se estará a las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública (...)

(Énfasis añadido)

Art. 35.- CAPACIDAD ASOCIATIVA.- Las empresas públicas tienen capacidad asociativa para el cumplimiento de sus fines y objetivos empresariales y en consecuencia para la celebración de los contratos que se requieran, para cuyo efecto podrán constituir cualquier tipo de asociación, alianzas estratégicas, sociedades de economía mixta con sectores públicos o privados en el ámbito nacional o internacional o del sector de la economía popular y solidaria, en el marco de las disposiciones del artículo 316 de la Constitución de la República.

De conformidad con lo previsto en el artículo 316 de la Constitución de la República, la empresa pública que haya constituido una empresa mixta para la gestión de sectores estratégicos o prestación de servicios públicos, deberá tener la mayoría de la participación accionaria en la empresa de economía mixta constituida. La empresa pública podrá contratar la administración y gestión de la empresa, sea ésta pública o mixta.

Para otro tipo de modalidades asociativas, distintas a las empresas mixtas que se constituyan para la gestión de sectores estratégicos o prestación de servicios públicos, la empresa pública podrá participar en éstas con un porcentaje no mayoritario, de conformidad con el artículo 316 de la Constitución y la ley.

Todo proceso de selección de socios privados para la constitución de empresas de economía mixta debe ser transparente de acuerdo a la ley y se requerirá concurso público, y para perfeccionar la asociación no se requerirá de otros requisitos o procedimientos que no sean los establecidos por el Directorio.

No requerirán de concursos públicos los procesos de asociación con otras empresas públicas o subsidiarias de éstas, de países que integran la comunidad internacional.

INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

Para el caso de empresas públicas encargadas de la gestión del agua, se estará a lo dispuesto en el Artículo 318 de la Constitución de la República (...).

Artículo 36.- INVERSIONES EN OTROS EMPRENDIMIENTOS. Para ampliar sus actividades, acceder a tecnologías avanzadas y alcanzar las metas de productividad y eficiencia en todos los ámbitos de sus actividades, las empresas públicas gozarán de capacidad asociativa, entendida ésta como la facultad empresarial para asociarse en consorcios, alianzas estratégicas, conformar empresas de economía mixta en asocio con empresas privadas o públicas, nacionales o extranjeras, constituir subsidiarias, adquirir acciones y/o participaciones en empresas nacionales y extranjeras y en general optar por cualquier otra figura asociativa que se considere pertinente conforme a lo dispuesto en los Arts. 315 y 316 de la Constitución de la República (...) En general los acuerdos asociativos e inversiones previstas en el inciso anterior deberán ser aprobados mediante resolución del Directorio en función de los justificativos técnicos, económicos y empresariales presentados mediante informe motivado y no requerirán de otros requisitos o procedimientos que no sean los establecidos por el Directorio para perfeccionar la asociación o inversiones, respectivamente...”.

Art. 42.- FORMAS DE FINANCIAMIENTO.- Las empresas públicas sus subsidiarias y filiales podrán adoptar las formas de financiamiento que estimen pertinentes para cumplir sus fines y objetivos empresariales, tales como: ingresos provenientes de la comercialización de bienes y prestación de servicios así como de otros emprendimientos; rentas de cualquier clase que produzcan los activos, acciones, participaciones; acceso a los mercados financieros, nacionales o internacionales, a través de emisión de obligaciones, titularizaciones, contratación de créditos; beneficio de garantía soberana; inyección directa de recursos estatales, reinversión de recursos propios; entre otros. Para el efecto se requerirá la resolución favorable del Directorio de la empresa y el cumplimiento de los requisitos previstos en esta y otras leyes, así como en la normativa aplicable, en función de la naturaleza del financiamiento al que se acceda (...).

Código Orgánico Administrativo, COA.

Artículo 74.- Excepcionalidad.- Cuando sea necesario, en forma excepcional y motivada, para satisfacer el interés público, colectivo o general, cuando no se tenga la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas con mayoría pública, el Estado o sus instituciones podrán delegar a sujetos de derecho privado, la gestión de los sectores estratégicos y la provisión de los servicios públicos, sin perjuicio de las normas previstas en la ley respectiva del sector (...) La gestión delegada por autorización administrativa es siempre precaria y en ningún caso generará derechos exclusivos para el gestor...”

Artículo 75.- Proyecto de interés público. - La gestión delegada estará vinculada con la ejecución de un proyecto de interés público específico, evaluado técnica, económica y legalmente por la administración competente.

El proyecto definirá los riesgos que se transfieren al gestor de derecho privado y a aquellos retenidos por la administración competente, de modo que el proyecto pueda ser viable (...).

Artículo 76.- Delegación de gestión por contrato. - La gestión delegada mediante contrato se sujetará a las siguientes reglas:

1. La selección del gestor de derecho privado se efectuará mediante concurso público.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

2. Para la selección del gestor de derecho privado, la administración competente formulará el pliego de bases administrativas, técnicas y económicas y los términos contractuales que regirán el procedimiento y la relación entre la administración y el gestor.

3. Los contratos para la gestión delegada a sujetos de derecho privado se formularán según las mejores prácticas internacionales y salvaguardando el interés general. La administración puede elaborar modelos de contratos que pueden ser empleados como base en actuaciones de similar naturaleza.

4. El ejercicio de las potestades exorbitantes de la administración se sujetará al régimen general en materia de contratos administrativos.

5. Se determinarán expresamente los términos de coparticipación de la administración y el sujeto de derecho privado.

Art. 77.- Gestión a sectores estratégicos o servicios públicos. Cuando la gestión se refiera a sectores estratégicos o servicios públicos, la participación pública se ajustará al régimen constitucional, en la materia.

Cuando la ley especial no haya determinado la excepcionalidad de modo general, le corresponde al Presidente de la República, dicha calificación.

Cuando las normas jurídicas locales no hayan determinado la excepcionalidad de modo general, en los servicios públicos a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, le corresponde esta calificación a su máxima autoridad administrativa.

PRONUNCIAMIENTOS VINCULANTES DE LA PROCURADURÍA GENERAL DEL ESTADO, PGE.

La **PROCURADURÍA GENERAL DEL ESTADO**, mediante **oficio No. 10495**, de 01 de noviembre de 2012, se ha pronunciado respecto a las consultas formuladas por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército, respecto a que, si se requiere de un procedimiento de selección para escoger a la empresa a asociarse o consorciarse, o cual es el procedimiento a seguir. A fojas cuatro del pronunciamiento señala: “En cuanto al proceso de selección para escoger a la empresa a asociarse o consorciarse, al que se refiere la segunda parte de su primera consulta, cabe señalar que la legislación vigente no ha previsto un proceso para aquello, por lo que, corresponde al propio Cuerpo de Ingenieros, establecer el procedimiento de selección de socio...”. (Lo subrayado me pertenece).

A fojas cinco consta. “En atención a su primera consulta, le corresponde a la Entidad Contratante, bajo su responsabilidad, determinar los requisitos y procedimientos para la selección de socios privados. De igual manera, le compete precautelar la legalidad y transparencia del proceso, así como las condiciones de su participación en el consorcio o asociación que pretende celebrar, precautelando el interés público...”. (Lo subrayado me pertenece).

La **PROCURADURÍA GENERAL DEL ESTADO**, mediante **oficio No. 10100** de fecha 09 de octubre de 2012; determina "(...) que corresponde al Directorio, determinar los requisitos y procedimientos para la selección de socios privados. De igual manera, es responsabilidad del Directorio precautelar la legalidad y transparencia del proceso, así como las condiciones de participación de la empresa pública. La conveniencia de constituir asociación, alianza estratégica o una sociedad de economía mixta y, en general, de escoger una forma asociativa, así como de



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

establecer los requisitos y procedimientos para seleccionar un socio privado, son de competencia del directorio de la empresa pública...".

La **PROCURADURÍA GENERAL DEL ESTADO**, mediante **oficio No. 01796** de fecha 20 de junio de 2018, se manifiesta: “(...) *se concluye que de conformidad con lo dispuesto en los artículos 9 numeral 16, 35 y 36 de la LOEP, es atribución privada del Directorio de cada empresa pública, determinar a través de la correspondiente resolución, en función de los justificativos técnicos, económicos y empresariales, presentados mediante informe motivado, los mecanismos y parámetros para el correspondiente concurso público que se debe efectuar para realizar la selección y adjudicación del socio estratégico, dentro de un proceso de alianza estratégica y otras formas asociativas previstas en dicha Ley Orgánica, sin que sean aplicables otros requisitos o procedimientos que no sean los establecidos por el Directorio, en base a la Ley, para perfeccionar la asociación...*”

CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, COOTAD

Art. 54.- Funciones.- Son funciones del gobierno autónomo descentralizado municipal las siguientes: (...) f) Ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y en dicho marco, prestar los servicios públicos y construir la obra pública cantonal correspondiente con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad (...).

Art. 55.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley; (...) c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana; (...) f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal; (...).

Art. 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.- (...) A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal (...).

Art. 275.- Modalidades de gestión.- Los gobiernos autónomos descentralizados regional, provincial, distrital o cantonal podrán prestar los servicios y ejecutar las obras que son de su competencia en forma directa, por contrato, gestión compartida **por delegación a otro nivel de gobierno** o cogestión con la comunidad y empresas de economía mixta. (...)

Art. 277.- Creación de empresas públicas.- Los gobiernos regional, provincial, metropolitano o municipal podrán crear empresas públicas siempre que esta forma de organización convenga más a sus intereses y a los de la ciudadanía: garantice una mayor eficiencia y mejore los niveles de calidad en la prestación de servicios públicos de su competencia o en el desarrollo de otras actividades de emprendimiento.

Art. 279.- Delegación a otros niveles de gobierno.- Los gobiernos autónomos descentralizados regional, provincial, metropolitano o municipal podrán delegar la gestión de sus competencias a otros niveles de gobierno, sin perder la titularidad de aquellas. Esta delegación requerirá acto normativo del órgano legislativo correspondiente y podrá ser revertida de la misma forma y en cualquier tiempo (...).



ORDENANZA DE CREACIÓN DE LA EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO, SEGURIDAD VIAL Y TERMINALES TERRESTRES DE SANTO DOMINGO EPMT-SD.

Artículo 3. - Objeto. - La Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito, Seguridad Vial y Terminales Terrestres de Santo Domingo EPMT-SD, tendrá como objeto principal planificar, regular, controlar, gestionar, coordinar, administrar, y ejecutar el Sistema de Movilidad del Cantón, que comprende el tránsito, transporte, seguridad vial, Terminales Terrestres y su equipamiento, en concordancia con las Políticas emitidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y por el Concejo Municipal.

Art. 5.- Competencias. Es competencia de la Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito, Seguridad Vial y Terminales Terrestres de Santo Domingo, EPMT-SD (...)

f) La planificación, regulación, administración y control respecto de Terminales Terrestres, centros de transferencia de mercadería, alimentos y trazado de vías rápidas, de transporte masivo o colectivo; (...)

kk) Prestar los servicios a su cargo u otros complementarios, conexos o afines que pudieren ser considerados de interés público, directamente o a través de asociaciones con personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, contratos de gestión compartida, alianzas estratégicas, convenios de cooperación interinstitucional, con entidades públicas o privadas y otras formas de asociación permitidas por la Ley; (...).

NORMAS DE CONTROL INTERNO DE LA CONTRALORÍA GENERAL DEL ESTADO

408-02 Gestión delegada

(...) Entiéndase como proyectos de inversión público-privada, inversión mutua o financiamiento mixto, a aquellos que en sus diferentes tipo y particularidad existe el financiamiento privado, para proveer de bienes, obras o servicios a cambio de una contraprestación por la inversión, riesgo y trabajo del ente privado, acorde a las estipulaciones previstas en los contratos administrativos para cualquier modalidad de inversión mutua, sean estas alianza público-privada, concesión, delegación o capacidad asociativa de empresas públicas. Aquellas propuestas privadas de proyectos de inversión mutua, se someterán a las estructuras y formularios de presentación, previstos por el órgano administrativo o cuerpo colegiado estatal encargado de aprobar (...).

408-14 Modalidad de ejecución

Una vez finalizada la fase de diseño definitivo y con el fin de seleccionar la modalidad de ejecución de los trabajos, se deben comparar los requerimientos de recursos para la ejecución de la obra con los que tiene disponibles la entidad. Algunas posibilidades de ejecución son: de forma directa debidamente motivada, cogestión, por contrato, por concesión, alianza estratégica, por asociación público privadas. Cualquiera que sea la modalidad de ejecución escogida, deberá actuarse conforme con las disposiciones legales y reglamentarias que las rigen.

Cuando haya finalizado la fase de diseño definitivo y ésta haya sido aprobado para su construcción, la entidad efectuará una comparación entre los recursos requeridos para la ejecución de la obra y los recursos que tiene disponibles.

INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

Dependiendo de los resultados de esta comparación y precautelando los principios de eficacia y eficiencia, la entidad resolverá optar por una de las modalidades referidas.

REGLAMENTO QUE REGULA LA CELEBRACIÓN DE ASOCIACIONES, ALIANZAS ESTRATÉGICAS O CONSORCIOS DE LA EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO, SEGURIDAD VIAL Y TERMINALES TERRESTRES DE SANTO DOMINGO, EPMT-SD

Art. 1.- Objeto. Este reglamento tiene por objeto regular el procedimiento para la celebración de alianzas estratégicas, consorcios o asociaciones que la Empresa Pública de Transporte Terrestre, Tránsito, Seguridad Vial y Terminales Terrestres de Santo Domingo, EPMT-SD requiera conformar para el ejercicio de sus competencias y cumplimiento de sus fines empresariales, con sujeción a la normativa nacional vigente.

Art. 2. Fines de la asociación. La celebración de alianzas estratégicas, consorcios y asociaciones tendrá como fin, el cumplimiento de los objetivos empresariales; así como propender al desarrollo y ampliación de la actividad empresarial, el acceso a tecnologías avanzadas, el alcance de metas de productividad y eficiencia en todos los ámbitos de las actividades de la empresa.

Art. 5.- Aspectos considerados para la selección de asociado, consorciado o aliado estratégico. Para la selección de un asociado, consorciado, socio o aliado estratégico de la EPMT-SD, se tomará en consideración su capacidad tecnológica, económica, comercial, su posicionamiento en el mercado, ventajas competitivas y sus objetivos estratégicos; de acuerdo a lo establecido en los pliegos del proceso de selección.

Art. 6. Autorización de inicio del proceso. La o el Gerente General de la EPMT-SD presentará al Directorio, un informe motivado en el cual consten los justificativos técnicos, económicos y empresariales por los cuales se requiere la celebración de una modalidad de asociación y su objetivo. El Directorio de la EPMT-SD, en base al informe presentado, emitirá la resolución de autorización de inicio del proceso de selección.

Art. 7. Comisión Técnico-Económica. Para cada proceso de selección de asociado, consorciado o socio o aliado estratégico, la Gerencia General de la EPMT-SD conformará una Comisión Técnico-Económica que tendrá a su cargo las fases de elaboración de los pliegos del proceso, recepción de ofertas, absolución de consultas, convalidación de errores de forma, habilitación, análisis y evaluación de ofertas, negociación en los casos que corresponda, y presentación del informe de resultados a la Gerente General. En caso de ser necesario se podrá conformar una o más subcomisiones de apoyo a esta Comisión. La Comisión Técnico-Económica estará integrada por:

- a) Un servidor delegado por la Gerencia General de la EPMT-SD, quien la presidirá,
- b) Un servidor de la EPMT-SD del área técnica relacionada con el objeto de la asociación;
- c) Un servidor de la EPMT-SD del área financiera;
- d) Un servidor de la EPMT-SD del área legal;

En caso de no contar con funcionarios que cumplan con el perfil requerido, la EPMT-SD podrá contratar los profesionales externos necesarios para que integren de manera puntual y específica la respectiva Comisión.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

Art. 8.- Invitación. La Gerencia General de la EPMT-SD, publicará la invitación para la participación en el proceso de selección de Aliado Estratégico en la página web institucional de la EPMT-SD, y adicionalmente, mediante prensa nacional o local. Y el resto de la información relevante del procedimiento será publicada únicamente en la página web institucional de la EPMT-SD, de acuerdo al mecanismo asociativo a llevarse a cabo.

Las personas interesadas en conformar asociaciones, consorcios o alianzas estratégicas con la EPMT-SD para el cumplimiento de los fines establecidos en este Reglamento, podrán presentar invitaciones directas ante la EPMT-SD realizando una exposición integral de su propuesta.

Los oferentes que cumplan con todos los requisitos establecidos en los pliegos y que hubieren subsanado los errores en debida forma, serán habilitados para el estudio y calificación de la oferta técnica.

Art. 9. Pliegos del proceso de selección. En los pliegos del proceso de selección se establecerá las condiciones y requisitos que deberán cumplir los oferentes, así como la indicación de las fases del proceso con sus respectivos plazos. En todo proceso se deberán cumplir al menos las fases de invitación; absolución de consultas; recepción de ofertas; análisis y evaluación de las ofertas; negociación; y, emisión de informe final de resultados.

Art. 17.- Criterios para la selección del asociado, consorciado o aliado estratégico. El área requirente y/o la comisión técnico-económica serán los encargados de establecer los parámetros mínimos a solicitar como los criterios a evaluar, en los Términos de Referencia y pliegos de los procedimientos, según corresponda.

Art. 21- Contratos de Obras. en los casos de contratos de obras no será obligatorio considerar un anticipo. Además, la forma de pago a los Aliados Estratégicos o socios, junto con los demás criterios y parámetros del proceso de selección, pueden ajustarse conforme a las necesidades y conveniencias de la EPMT-SD.

Art. 22.- Archivo. Se mantendrá un expediente físico del proceso, con firmas manuscritas, que incluyan toda la documentación generada durante el procedimiento.

Art. 27. Contrataciones. Las contrataciones de los convenios o contratos de alianza estratégica, consorcio o asociación se sujetarán al procedimiento previsto en su instrumento de celebración; y, en lo no previsto a la Ley de Empresas Públicas.

Art. 31- Sujeción al ordenamiento jurídico. En todo lo no previsto en este Reglamento, se estará a lo dispuesto por la Ley Orgánica de Empresas Públicas, y demás disposiciones legales vigentes en la República del Ecuador, como norma supletoria se utilizará las disposiciones del Código Orgánico Administrativo y Código Civil; y, **ÚNICAMENTE** en aquellos aspectos a los que se remita expresamente los Términos de Referencia, el pliego del concurso público o el contrato, se aplicará la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA: Debido a la naturaleza de la contratación, no se requiera el informe de pertinencia de la Contraloría General del Estado.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

SEGUNDA: Por la naturaleza de la contratación no se requiere que conste en el PLAN ANUAL DE CONTRATACIÓN (PAC)

TERCERA: No será necesaria la aplicación de Acuerdos Comerciales en Contratación Pública, debido a la particularidad del tipo de contratación.

En aplicación de las disposiciones citadas, y en concordancia con la capacidad asociativa reconocida a las empresas públicas, la EPMT-SD se encuentra facultada para estructurar el presente proyecto mediante la modalidad de alianza estratégica, en virtud de la cual podrá incorporar inversión privada, transferir riesgos y garantizar la ejecución eficiente del proyecto, en función del interés público y bajo criterios técnicos, económicos y empresariales debidamente motivados.

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Art. 30.5.- Competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales Metropolitanos y Municipales.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados tendrán las siguientes competencias: (...) c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del sector; (...) f) Construir terminales terrestres, centros de transferencia de transporte público intercantonal, centros de transferencia de mercadería, alimentos y trazado de vías rápidas, de transporte masivo o colectivo;.

Art. 61.- Servicios conexos de transporte terrestre.- Las terminales terrestres, puertos secos y estaciones de transferencia, se consideran servicios conexos de transporte terrestre, serán de propiedad del Estado, que buscan centralizar en un solo lugar el control, embarque y desembarque de pasajeros y carga, en condiciones de seguridad.

El funcionamiento y operación de los mismos, están sometidos a las disposiciones de esta Ley y sus reglamentos.

Todos los vehículos de transporte público de pasajeros, que cuenten con el respectivo título habilitante otorgado por el organismo competente, deberán obligatoriamente ingresar a las terminales terrestres que se establezcan como paradas autorizadas en el respectivo título habilitante, para tomar o dejar pasajeros; ninguna operadora podrá realizar paradas en lugares diferentes a los definidos en dicho título.

Los administradores de terminales conjuntamente con las autoridades nacionales, regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, tienen la responsabilidad de realizar los controles a las operadoras de transporte público previo a la salida y embarque de pasajeros y carga de las terminales terrestres conforme las disposiciones de carácter nacional emitidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 62.- Normas generales de funcionamiento de instalaciones.- La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establecerá las normas generales de funcionamiento, operación y control de aquellas instalaciones, las que serán de uso obligatorio por parte de las empresas operadoras de los servicios de transporte habilitadas.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

En las ciudades donde no existan terminales terrestres, los Gobiernos Autónomos Descentralizados determinarán un lugar adecuado dentro de los centros urbanos para que los usuarios puedan subir o bajar de los vehículos de transporte público inter e intraprovincial de pasajeros.

Los denominados pasos laterales construidos en las diferentes ciudades serán usados obligatoriamente para el transporte de carga pesada.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en coordinación con los gobiernos seccionales, planificarán la construcción de terminales terrestres, garantizando a los usuarios la conexión con sistemas integrados de transporte urbano.

Art. 64.- El control y vigilancia que ejerce el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre los servicios a que se refieren los artículos anteriores, comprende: la prestación de los servicios por parte de las operadoras de transporte, la autorización en la tipología y servicios previstos en la construcción de nuevos terminales y la vigilancia en el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el reglamento específico emitido por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Para la aplicación de sanciones por inobservancia a lo dispuesto en el presente artículo se recurrirá a lo previsto en el capítulo referente al Régimen Administrativo de esta ley.

RESOLUCIÓN N.º 034-DIR-2024-ANT: REGLAMENTO PARA LA AUTORIZACIÓN DE FUNCIONAMIENTO, OPERACIÓN Y CONTROL DE LOS TERMINALES TERRESTRES

Artículo 1.- Objeto. - El presente Reglamento tiene como objeto establecer los requisitos mínimos y directrices para la autorización, operación y control de los terminales terrestres de pasajeros, con el fin de garantizar la seguridad, eficiencia, accesibilidad y calidad en el servicio que brindan a todas las personas naturales o jurídicas relacionadas con la actividad del Terminal Terrestre.

Artículo 4.- Gestión de terminales terrestres.- Para la implementación, funcionamiento, operación y control de un Terminal Terrestre, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos o Municipales podrán optar por las figuras establecidas en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y demás normas para este efecto.

Artículo 6.- Terminales Terrestres.- Los terminales terrestres son de propiedad del Estado y considerados como servicios conexos del transporte, que cuentan con instalaciones y equipamiento para embarque y desembarque de pasajeros o carga en condiciones de seguridad. Estos deberán contar con la autorización emitida por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El Terminal de transporte terrestre de pasajeros permite concentrar varias operadoras de transporte público, organizar el tránsito vehicular en las áreas urbanas, direccionar y controlar el transporte hacia infraestructuras adecuadas, constituyéndose en un elemento para el ordenamiento de las ciudades.

Artículo 7.- Infraestructura del Terminal Terrestre.- La infraestructura de los terminales terrestres está conformada por el conjunto de instalaciones que permitirán su perfecto funcionamiento, así como el desarrollo de las actividades cotidianas como: boletería, embarque y



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

desembarque de pasajeros, traslado de bienes, servicios comerciales, baterías sanitarias, administración, controles, parqueaderos, zonas operativas y demás inherentes a su operatividad y funcionamiento.

3. PROBLEMÁTICA ACTUAL

La problemática central identificada consiste en la inexistencia de una infraestructura terminal propia, especializada y funcionalmente diseñada para concentrar, organizar, controlar y atender la totalidad del transporte interparroquial rural del cantón Santo Domingo, integrada de manera permanente con la Plaza Comercial para los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y sus alrededores.

Actualmente, las operadoras Kennedy, Alluriquín, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo, que en conjunto representan el cien por ciento (100 %) del transporte interparroquial rural del cantón, utilizan las instalaciones del Terminal Terrestre interprovincial para iniciar y finalizar sus recorridos. Si bien dichas instalaciones permiten temporalmente la prestación del servicio, no existe una terminal independiente concebida específicamente para las características operativas, territoriales, sociales y comerciales del transporte interparroquial rural.

Esta situación impide disponer de un espacio exclusivo en el cual puedan centralizarse adecuadamente el ingreso y salida de unidades, el control documental, la asignación de andenes, el embarque y desembarque de pasajeros, la venta de boletos, la recepción y entrega de encomiendas, el control de rutas y frecuencias, la espera de usuarios y la supervisión integral de las operadoras rurales.

El transporte interparroquial rural requiere instalaciones diferenciadas que respondan a su dinámica operativa. No se trata únicamente de establecer un punto de parada temporal, sino de contar con una verdadera terminal en la cual las rutas y frecuencias autorizadas tengan su origen y destino, bajo condiciones adecuadas de seguridad, orden, control y atención al usuario.

Mediante Auto de 27 de abril de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando, Juez de la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, se dejó constancia de que las seis operadoras de transporte interparroquial debían ingresar obligatoriamente a la infraestructura vinculada con la Plaza Comercial. En el mismo Auto se dispuso que se iniciaran inmediatamente los procesos necesarios para materializar el proyecto y se exhortó a que la infraestructura fuera moderna, acogedora, tecnológica y digna, especialmente para las personas provenientes de la ruralidad.

Posteriormente, mediante Auto de 18 de mayo de 2026, emitido por el mismo Juez dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, se consolidó la denominación y concepción del proyecto como Terminal Interparroquial Rural, superando la propuesta inicial de una estación de transferencia o parada temporal. En dicho Auto se exhortó al GAD Municipal de Santo Domingo a presentar las especificaciones referentes a su funcionamiento dentro de las instalaciones de la Plaza Comercial.

En consecuencia, la problemática no puede solucionarse mediante la habilitación de una parada, un área de estacionamiento o una infraestructura provisional. Se requiere una terminal que permita el inicio y finalización formal de las rutas y frecuencias, la permanencia controlada de las unidades, el despacho autorizado, la atención de pasajeros y la prestación de servicios complementarios.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

La inexistencia de una terminal exclusiva limita la implementación de un modelo operativo integral para el transporte interparroquial rural. Actualmente no se cuenta con una infraestructura específicamente diseñada para desarrollar, en un solo lugar, el ingreso autorizado de las unidades, el control documental, la asignación de andenes, el desembarque y embarque de pasajeros, el control de rutas y frecuencias y la salida de los buses por un circuito interno ordenado.

La propuesta presentada por la EPMT-SD el 5 de agosto de 2026, dentro de la Sexta Mesa Técnica de Trabajo del Juicio N.° 23331-2024-00239, prevé seis andenes, capacidad simultánea para seis buses, una sala de espera de aproximadamente 883 m² para alrededor de 300 personas, un área de carga y descarga de aproximadamente 420 m² y seis boleterías que también podrán funcionar para la recepción y despacho de encomiendas.

La falta de esta infraestructura impide disponer de áreas diferenciadas para el embarque y desembarque, boleterías y espacios para encomiendas, sala de espera, áreas de información y atención, baterías sanitarias accesibles, zonas de carga y descarga, circulación y maniobra exclusiva para buses, control de ingreso y salida de unidades, sistemas de control de rutas, horarios y frecuencias, señalización horizontal y vertical, iluminación, sistemas de emergencia, cámaras de videovigilancia y espacios para administración, seguridad y control operativo.

Mediante Oficio N.° GADMSD-DPR-2026-052-OF, de 29 de abril de 2026, suscrito por el Ing. Leopoldo Chicaiza, Director de Proyectos encargado del GAD Municipal de Santo Domingo, se remitió el anteproyecto que contemplaba andenes, vías de maniobrabilidad, estacionamiento para seis unidades, sala de espera para entre 200 y 300 personas, oficinas, baterías sanitarias y accesos peatonales. El documento evidenció que el funcionamiento adecuado del transporte rural requiere una infraestructura integral y no únicamente un espacio de paso.

La población de las parroquias rurales necesita contar con un punto claramente identificado, seguro, accesible y organizado para iniciar y finalizar sus desplazamientos hacia y desde la cabecera cantonal. La inexistencia de una terminal especializada dificulta la implementación de condiciones homogéneas de calidad, seguridad, información, accesibilidad y comodidad para los pasajeros.

Entre las principales necesidades de los usuarios se encuentran disponer de una sala de espera protegida y con capacidad suficiente; acceder a información clara sobre operadoras, rutas, frecuencias, horarios y tarifas; adquirir boletos en espacios formalmente asignados; entregar o retirar encomiendas en áreas controladas; embarcar y desembarcar únicamente en andenes autorizados; contar con baterías sanitarias y circulación accesible; recibir atención prioritaria cuando corresponda; utilizar instalaciones iluminadas y vigiladas; y conectarse con líneas de transporte urbano y servicio de taxis.

La ausencia de estas condiciones afecta especialmente a personas adultas mayores, personas con discapacidad o movilidad reducida, mujeres embarazadas, niños, habitantes de comunidades rurales y usuarios que transportan productos o encomiendas.

El proyecto de la Terminal Interparroquial Rural se encuentra directamente relacionado con la reubicación de los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y sus alrededores. En este contexto, la terminal no cumple únicamente una función de movilidad, sino que constituye un componente necesario para generar flujo permanente de usuarios hacia la Plaza Comercial.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

Históricamente, en el sector de la Peatonal 3 de Julio funcionó la denominada “Mini Terminal”, cuya actividad generaba movimiento de pasajeros y dinamizaba el comercio del sector. El Auto de 4 de mayo de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, incluyó expresamente a los comerciantes identificados como “Independientes Ex Mini Terminal” dentro de las visitas programadas a la Plaza Comercial, lo que evidencia la relación histórica existente entre el transporte rural y las actividades económicas desarrolladas en la zona.

La reubicación de los comerciantes hacia la nueva Plaza Comercial, cuya ejecución se encuentra a cargo de la EP-CONST por delegación del GAD Municipal de Santo Domingo, requiere medidas que aseguren la afluencia sostenida de usuarios. Sin la Terminal Interparroquial Rural, la Plaza podría no recibir el flujo de pasajeros previsto en las mesas de diálogo y trabajo, afectando el objetivo de dinamización económica y sostenibilidad comercial asociado a la reubicación.

El Oficio N.º GADMSD-DPR-2026-052-OF, de 29 de abril de 2026, suscrito por el Ing. Leopoldo Chicaiza, Director de Proyectos encargado del GAD Municipal de Santo Domingo, señala que el diseño fue concebido para generar una simbiosis funcional entre el sistema de transporte y la actividad comercial, procurando que el flujo de usuarios contribuya a la vitalidad económica de la Plaza Comercial.

Por esta razón, se ha definido que los ingresos peatonales a la Terminal Interparroquial Rural se realicen exclusivamente a través de la Plaza Comercial, de manera que los usuarios transiten por sus áreas internas. En cambio, el ingreso y la salida vehicular de las unidades de transporte se efectuarán por la avenida Las Delicias, también denominada Corea del Sur.

Esta disposición permitirá separar los flujos peatonales y vehiculares, fortalecer la seguridad de los usuarios y asegurar que la terminal contribuya efectivamente al funcionamiento económico de la Plaza Comercial.

La falta de ejecución de la Terminal Interparroquial Rural también representa un riesgo de incumplimiento de los compromisos alcanzados dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239.

En el Auto de 27 de abril de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando, se dejó constancia del compromiso de que la infraestructura quedara “blindada”, de manera que no pudiera ser trasladada a otro lugar. Para este efecto, se estableció que debían adoptarse las medidas legales y contractuales correspondientes con el aliado estratégico, garantizando su funcionamiento permanente junto a la Plaza Comercial.

El mismo Auto determinó que los procesos para materializar la infraestructura debían avanzar paralelamente con la construcción de la Plaza Comercial. De igual manera, mediante Auto de 3 de agosto de 2026, emitido por el referido Juez dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, se dispuso que se presentara el cronograma de ejecución de la Terminal Interparroquial Rural y se hizo referencia expresa a la empresa pública correspondiente o al “llamado Aliado Estratégico” como parte de la materialización de los proyectos.

En consecuencia, existe la necesidad de evitar un desfase entre la ejecución de la Plaza Comercial y la construcción de la Terminal Interparroquial Rural. La obra de la terminal deberá ejecutarse y culminarse paralelamente con la Plaza Comercial, conforme al cronograma y a las obligaciones que se establezcan en el procedimiento de selección del aliado estratégico.

INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

La problemática identificada no se resuelve únicamente con la construcción física de la terminal. También se requiere garantizar su equipamiento, administración, operación, mantenimiento, seguridad, limpieza, control tecnológico y sostenibilidad durante el tiempo.

Una contratación limitada exclusivamente a la ejecución de la obra dejaría pendientes aspectos esenciales como la administración diaria de las instalaciones; el control de operadoras, unidades, rutas y frecuencias; la recaudación y gestión de los ingresos; el mantenimiento preventivo, correctivo, rutinario y mayor; la seguridad y videovigilancia; la conservación del equipamiento; la atención permanente a los usuarios; el cumplimiento de indicadores y niveles de servicio; la actualización tecnológica; y la sostenibilidad económica y operativa de la infraestructura.

Por tanto, la EPMT-SD requiere implementar un modelo en el cual el aliado estratégico aporte la inversión necesaria para la construcción y equipamiento, asuma la administración, operación y mantenimiento integral durante el plazo que se determine mediante la corrida financiera, y recupere su inversión a través de los ingresos legalmente autorizados y de las actividades económicas previstas contractualmente.

La EPMT-SD conservará en todo momento la titularidad de la competencia y las facultades de planificación, regulación, supervisión, fiscalización y control. En consecuencia, la participación del aliado estratégico no implica la transferencia de la competencia institucional, sino la gestión contractual de la infraestructura y sus servicios bajo las condiciones, indicadores, obligaciones y mecanismos de control establecidos por la Empresa Pública.

En función de lo expuesto, el problema central se sintetiza en que el cantón Santo Domingo no cuenta con una Terminal Interparroquial Rural propia, especializada, segura, accesible, equipada y sostenible, que concentre el cien por ciento (100 %) de las operadoras rurales, permita controlar integralmente sus rutas y frecuencias, atienda dignamente a la población rural, se integre permanentemente con la Plaza Comercial de la Peatonal 3 de Julio y garantice la administración, operación y mantenimiento de la infraestructura durante su vida útil.

La permanencia de esta situación afectaría el ordenamiento del transporte interparroquial rural, la seguridad y calidad de atención de los usuarios, el cumplimiento de los acuerdos alcanzados dentro del Juicio N.° 23331-2024-00239, la sostenibilidad económica de los comerciantes reubicados y la adecuada prestación de las competencias institucionales asignadas a la EPMT-SD.

4. JUSTIFICACIÓN

La ejecución del proyecto denominado “SELECCIÓN DE UN ALIADO ESTRATÉGICO PARA LA CONSTRUCCIÓN, EQUIPAMIENTO, ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL INTERPARROQUIAL RURAL DE SANTO DOMINGO” se justifica, en primer término, por la necesidad institucional de dar cumplimiento a las actuaciones, disposiciones y consensos incorporados dentro del Juicio N.° 23331-2024-00239, sustanciado ante la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, en el cual se determinó la implementación de una infraestructura destinada al transporte interparroquial rural vinculada funcionalmente a la Plaza Comercial para los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y sus alrededores.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

En consecuencia, la construcción de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo no constituye únicamente una iniciativa administrativa de la EPMT-SD, sino que responde a compromisos y determinaciones incorporados formalmente dentro de un proceso judicial en ejecución, por lo que las actuaciones institucionales deben orientarse a su materialización y no pueden desarrollarse de manera contraria a lo dispuesto y consensuado dentro de dicho proceso.

Mediante Auto de 27 de abril de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando, Juez de la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, se dejó constancia de la Primera Mesa Técnica de Trabajo con fines de consenso, realizada el 24 de abril de 2026, con participación del Alcalde del cantón Santo Domingo, el Gerente General de la EPMT-SD, técnicos municipales, representantes y técnicos de los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio, profesionales invitados y la perito designada dentro de la causa. En dicha mesa se estableció la incorporación obligatoria de las seis operadoras de transporte interparroquial rural, actualmente identificadas como Kennedy, Alluriquín, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo.

En la misma providencia judicial se dejó constancia de que el GAD Municipal de Santo Domingo contaba con la aprobación por consenso para comenzar de forma inmediata los procesos pertinentes tendientes a materializar la infraestructura, señalándose expresamente que esta debía avanzar “a la par con la Edificación de la Plaza Comercial”. Esta determinación resulta especialmente relevante para la planificación del presente proyecto, puesto que vincula temporalmente la construcción de la Terminal Interparroquial Rural con la ejecución de la Plaza Comercial.

La Plaza Comercial es ejecutada por la Empresa Pública de Construcciones, Vivienda y Aseo de Santo Domingo EP-CONST, por delegación del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santo Domingo, mediante el proyecto denominado “IDENTIFICAR, SELECCIONAR UN ALIADO ESTRATÉGICO Y CONFORMAR UNA ALIANZA ESTRATÉGICA CON LA EMPRESA PÚBLICA DE CONSTRUCCIONES, VIVIENDA Y ASEO DE SANTO DOMINGO EP-CONST CON EL OBJETO DE REALIZAR OBRAS COMPLEMENTARIAS DEL PROYECTO PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL MALL SANTO DOMINGO FASE 2, UBICADO EN LA AV. RODRIGO LEÓN PESANTEZ Y AV. HÉCTOR AGUAVIL DOMINGO”.

Conforme a la programación contractual de dicho proyecto, la Plaza Comercial debe culminar hasta enero de 2027. En consecuencia, considerando que para la construcción de la Terminal Interparroquial Rural se ha previsto un plazo de ciento veinte (120) días calendario, existe una restricción temporal significativa para completar los estudios definitivos, estructurar el procedimiento, desarrollar las fases preparatoria y precontractual y posteriormente ejecutar la obra dentro del período requerido, de forma que la Terminal Interparroquial Rural pueda culminarse paralelamente con la Plaza Comercial, conforme a lo incorporado dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239.

Esta restricción temporal constituye uno de los elementos principales que justifican analizar una modalidad distinta a una contratación tradicional de obra financiada mediante endeudamiento. De optarse por un procedimiento ordinario de contratación pública financiado mediante crédito, la EPMT-SD tendría que gestionar previamente los recursos necesarios ante una entidad financiera, lo cual implica la preparación y presentación de documentación técnica, económica, financiera y jurídica, procesos de evaluación y aprobación del financiamiento y demás actuaciones propias del



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

otorgamiento del crédito. Dichas gestiones demandan un período adicional que no resulta compatible con el cronograma actualmente disponible para cumplir la ejecución paralela de ambos proyectos.

Esta situación adquiere mayor relevancia considerando que, al mes de agosto de 2026, los estudios y diseños complementarios del proyecto se encuentran todavía en desarrollo por parte de la Dirección de Proyectos del GAD Municipal de Santo Domingo. En la presentación efectuada el 5 de agosto de 2026 dentro de la mesa técnica correspondiente al Juicio N.° 23331-2024-00239, se informó que los estudios y diseños se encontraban en desarrollo. En consecuencia, una alternativa que dependa adicionalmente de la obtención de un crédito posterior a la consolidación de los estudios podría extender el inicio de la fase constructiva más allá del período compatible con la obligación de ejecutar la Terminal Interparroquial Rural paralelamente con la Plaza Comercial.

Considerando el plazo de ciento veinte (120) días calendario previsto para la ejecución de la obra y la necesidad de que esta se encuentre concluida conjuntamente con la Plaza Comercial, la planificación institucional dispone de un margen reducido, estimado en aproximadamente dos meses, para culminar los estudios pendientes y desarrollar las actuaciones preparatorias y precontractuales necesarias. En este contexto, incorporar adicionalmente un procedimiento de obtención de financiamiento mediante crédito incrementaría significativamente el riesgo de que la obra no pueda iniciar con la oportunidad requerida y, consecuentemente, de que no sea posible cumplir dentro del período establecido con las disposiciones y compromisos judicialmente incorporados en el Juicio N.° 23331-2024-00239.

Por esta razón, se propone estructurar el proyecto mediante la modalidad de Alianza Estratégica, bajo un esquema en el cual un aliado privado aporte el cien por ciento (100 %) del capital necesario para financiar la construcción y equipamiento de la Terminal Interparroquial Rural, sin que la EPMT-SD deba obtener previamente un crédito para financiar directamente la inversión inicial de la obra.

Esta modalidad se plantea como una alternativa que permitiría atender simultáneamente dos necesidades institucionales: por una parte, contar oportunamente con los recursos económicos necesarios para ejecutar la infraestructura dentro del cronograma requerido por el proceso judicial; y, por otra, estructurar un modelo sostenible para su posterior administración, operación y mantenimiento.

Bajo el esquema propuesto, el Aliado Estratégico asumiría la inversión inicial y los riesgos financieros, constructivos, operativos y comerciales que se determinen en los documentos del procedimiento y en el contrato, y posteriormente asumiría la administración, operación y mantenimiento integral de la Terminal Interparroquial Rural durante un plazo determinado. Dicho plazo aún no se encuentra definido y deberá establecerse técnicamente en función de la corrida financiera del proyecto, considerando la inversión inicial, costos de operación y mantenimiento, ingresos proyectados, riesgos asumidos, rentabilidad razonable y período necesario para la recuperación de la inversión.

La recuperación de la inversión realizada por el Aliado Estratégico se propone mediante la explotación económica y operación de la Terminal Interparroquial Rural durante el plazo contractual que resulte de la corrida financiera, bajo un modelo de distribución de ingresos entre el Aliado Estratégico y la EPMT-SD. Los porcentajes de participación, mecanismos de recaudación, liquidación, distribución, control y demás condiciones económicas deberán ser establecidos



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

posteriormente en los Términos de Referencia, pliegos y contrato, con sustento en los estudios económicos y financieros definitivos.

Este esquema permitiría que, durante el período de recuperación de la inversión, el Aliado Estratégico obtenga los ingresos que contractualmente le correspondan por la operación de la Terminal, mientras que la EPMT-SD mantenga una participación en los ingresos generados, conforme a los porcentajes y condiciones que se determinen. De esta manera, la Empresa no tendría que destinar los recursos necesarios para financiar directamente el cien por ciento de la construcción y equipamiento inicial, pero conservaría una fuente de ingresos derivada del funcionamiento de la infraestructura.

La propuesta guarda relación con el modelo de capacidad asociativa de las empresas públicas, mediante el cual es posible incorporar inversión privada, asignar riesgos al aliado y establecer mecanismos contractuales para la recuperación de la inversión, manteniendo la empresa pública sus facultades institucionales de dirección, regulación, supervisión, fiscalización y control. Como referencia de estructuración de este tipo de modalidad, en el proceso similar correspondiente al Terminal Terrestre interprovincial se ha planteado que la inversión privada sea recuperada mediante la explotación económica de la infraestructura y que exista una participación económica a favor de la EPMT-SD.

La modalidad propuesta presenta además una ventaja patrimonial para la EPMT-SD, debido a que la inversión privada se materializará en infraestructura pública destinada permanentemente al servicio de transporte interparroquial rural. Conforme a las condiciones que se establezcan contractualmente, las obras, instalaciones, equipamiento y mejoras vinculadas al proyecto deberán permanecer o revertir a favor de la EPMT-SD al finalizar la relación contractual, en adecuadas condiciones de funcionamiento y conservación. De esta forma, además de mantener una participación en los ingresos durante la vigencia de la alianza, la Empresa contará con un activo destinado a fortalecer su patrimonio institucional y la prestación del servicio público.

Es importante señalar que la propuesta de Alianza Estratégica no implica que la EPMT-SD transfiera la titularidad de sus competencias. La Empresa conservará las atribuciones de planificación, regulación, dirección, supervisión, fiscalización y control de la Terminal Interparroquial Rural, mientras que el Aliado Estratégico asumirá contractualmente la ejecución de la inversión y la administración, operación y mantenimiento integral de la infraestructura durante el plazo establecido.

La utilización de esta modalidad también encuentra relación directa con las actuaciones judiciales del proyecto. En el Auto de 27 de abril de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando, Juez de la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, dentro del Juicio N.° 23331-2024-00239, se dejó constancia del compromiso de que la infraestructura destinada al transporte interparroquial quedara “blindada”, de manera que no pudiera ser trasladada a otro sitio distinto del acordado, señalándose que se adoptarían las medidas y recaudos legales y contractuales correspondientes con el Aliado Estratégico para garantizar su funcionamiento permanente en el lugar definido.

Por consiguiente, la referencia expresa al Aliado Estratégico dentro de una providencia emitida en el Juicio N.° 23331-2024-00239 constituye un antecedente particularmente relevante para la modalidad que actualmente se propone. La Alianza Estratégica no se plantea únicamente como una alternativa financiera, sino también como un mecanismo contractual que permite establecer obligaciones de

INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

permanencia, ejecución, operación, mantenimiento y control que garanticen el cumplimiento de las condiciones acordadas dentro del proceso judicial.

Posteriormente, mediante Auto de 18 de mayo de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando, Juez de la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, dentro del Juicio N.° 23331-2024-00239, luego de las visitas realizadas los días 15 y 16 de mayo de 2026, se exhortó al GAD Municipal de Santo Domingo para que, conforme a lo aprobado en la Segunda Mesa de Diálogos, presente las especificaciones referentes al funcionamiento de la Terminal Interparroquial Rural ubicada dentro de las instalaciones de la Plaza Comercial. Este Auto consolidó la concepción del proyecto como una terminal y no únicamente como una estación temporal de transferencia.

De igual forma, mediante Auto de 3 de agosto de 2026, emitido por el Dr. José Luis Maldonado Cando, Juez de la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, dentro del Juicio N.° 23331-2024-00239, se dispuso la participación de la EPMT-SD en la Sexta Mesa Técnica de Trabajo y se estableció dentro del orden de exposiciones que la “Empresa Pública respectiva o el llamado Aliado Estratégico” debía exponer los avances de la construcción de la Plaza Comercial y el cronograma de ejecución de la Terminal Interparroquial Rural ubicada dentro de dicha Plaza. Esta nueva referencia judicial al Aliado Estratégico refuerza la pertinencia de analizar y proponer esta modalidad para la materialización del proyecto.

En este contexto, debe resaltarse que los autos antes señalados constituyen providencias judiciales emitidas dentro del Juicio N.° 23331-2024-00239. La EPMT-SD debe orientar sus actuaciones a garantizar su observancia y materialización dentro de los plazos y condiciones establecidos en el proceso.

La justificación del proyecto también se sustenta en razones técnicas. Mediante Oficio N.° EPMT-SD-GG-HFS-2026-6006-OF, de 29 de mayo de 2026, suscrito por el Dr. Héctor Fiallo Sandoval, Gerente General de la EPMT-SD, se remitió al Alcalde del cantón Santo Domingo el informe técnico referente a los requerimientos del proyecto Terminal Interparroquial Rural. Como parte del citado oficio consta el Informe N.° EPMT-SD-DTTT-SGTT-2026-087-M, de 29 de mayo de 2026, elaborado por el Ing. Alex Gavilanes, Subdirector de Gestión de Tránsito y Transporte, mediante el cual se efectuó el análisis técnico de la infraestructura proyectada y se determinó que sus características son compatibles con una Terminal Terrestre Tipología T2.

En dicho informe se determinaron además requerimientos técnicos, operativos, funcionales y tecnológicos para la adecuada operación de la terminal, incluyendo sistemas de ingreso y salida vehicular, garitas de control, videovigilancia mediante CCTV, instalaciones sanitarias, seis boleterías que también permitirán la gestión de encomiendas, oficina administrativa, sala de espera, pantallas informativas, control de accesos, señalización, iluminación, equipamiento de andenes, instalaciones eléctricas, redes de voz y datos, respaldo eléctrico, canalización de fibra óptica, perifoneo y cobertura Wi-Fi institucional, entre otros componentes.

La construcción de la Terminal Interparroquial Rural permitirá concentrar en una infraestructura especializada a las seis operadoras que conforman el transporte interparroquial rural del cantón: Kennedy, Alluriquín, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo. La terminal permitirá organizar el ingreso y salida de las unidades, control documental, asignación de andenes, embarque y desembarque, control de rutas y frecuencias, venta de boletos, gestión de encomiendas, atención a usuarios y demás actividades propias de una infraestructura terminal. La propuesta técnica

INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

socializada el 5 de agosto de 2026 contempla seis andenes, capacidad simultánea para seis buses, una sala de espera de aproximadamente 883 m², capacidad aproximada para 300 usuarios, un área de carga y descarga de alrededor de 420 m² y seis boleterías.

Asimismo, la Terminal Interparroquial Rural mantiene una relación funcional y económica directa con la Plaza Comercial. Mediante Oficio N.º GADMSD-DPR-2026-052-OF, de 29 de abril de 2026, suscrito por el Ing. Leopoldo Chicaiza, Director de Proyectos encargado del GAD Municipal de Santo Domingo, se señaló que el diseño de la infraestructura fue concebido para garantizar una simbiosis funcional entre el sistema de transporte y la actividad comercial, procurando que el flujo de usuarios potencie la vitalidad económica de la Plaza Comercial.

Conforme a los acuerdos alcanzados con los comerciantes y el GAD Municipal de Santo Domingo, los ingresos peatonales a la Terminal Interparroquial Rural se realizarán exclusivamente a través de la Plaza Comercial, permitiendo que el flujo de pasajeros rurales se articule con sus espacios internos; mientras que el ingreso y salida vehicular se realizará por la avenida Las Delicias, también denominada Corea del Sur. La presentación técnica de 5 de agosto de 2026 recoge expresamente la integración funcional entre movilidad y comercio y la articulación del recorrido peatonal con los espacios internos de la Plaza Comercial.

Adicionalmente, la implantación de la Terminal Interparroquial Rural junto a la Plaza Comercial permitirá generar un punto de integración entre el sistema de transporte público urbano y el transporte interparroquial rural del cantón. Esta integración fue expuesta por la EPMT-SD el 5 de agosto de 2026, durante la Sexta Mesa Técnica de Trabajo desarrollada dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, en cumplimiento del Auto de 3 de agosto de 2026, mediante el cual se dispuso que la Empresa informara sobre las líneas de transporte urbano que tendrían paradas en el entorno de la Plaza Comercial. En dicha presentación se abordó específicamente la movilidad urbana y las paradas de buses vinculadas al sector. Actualmente se encuentran seis (6) líneas urbanas previstas para brindar conectividad con la Plaza Comercial, sin perjuicio de que posteriormente puedan incorporarse otras conforme a las necesidades de movilidad y a la planificación que efectúe la EPMT-SD. Esta configuración permitirá que los usuarios provenientes de las parroquias rurales puedan conectarse con la red de transporte urbano desde un mismo nodo y, en sentido inverso, que los usuarios urbanos accedan directamente al transporte interparroquial rural, reduciendo desplazamientos adicionales y consolidando al conjunto Plaza Comercial-Terminal Interparroquial Rural como un punto de intercambio e integración del transporte público urbano y rural del cantón Santo Domingo.

En consecuencia, la Terminal Interparroquial Rural no cumple exclusivamente una función de movilidad, sino que constituye también un componente esencial para el cumplimiento de la finalidad social y económica asociada a la reubicación de los comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y sus alrededores, generando un flujo permanente de usuarios hacia la nueva Plaza Comercial y contribuyendo a la sostenibilidad de las actividades económicas desarrolladas en su interior.

Por todo lo expuesto, se propone implementar el proyecto mediante una Alianza Estratégica, en la cual el Aliado Estratégico aporte el cien por ciento (100 %) de los recursos requeridos para la inversión inicial de construcción y equipamiento, asuma los riesgos que le sean asignados y posteriormente administre, opere y mantenga la Terminal Interparroquial Rural durante el plazo que técnicamente determine la corrida financiera. La inversión sería recuperada mediante los ingresos generados por el funcionamiento y explotación económica de la Terminal, bajo un mecanismo de participación y distribución de ingresos entre el Aliado Estratégico y la EPMT-SD que deberá



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

definirse posteriormente en función de los estudios financieros y de las condiciones establecidas en los documentos contractuales.

Este modelo permitiría evitar que la EPMT-SD tenga que esperar la obtención de financiamiento crediticio para iniciar la obra, reduciría la presión sobre sus recursos institucionales, permitiría transferir al sector privado riesgos financieros, constructivos, operativos y comerciales, mantendría una participación económica a favor de la Empresa durante la operación y, adicionalmente, permitiría que la inversión ejecutada se materialice en infraestructura pública destinada permanentemente al servicio del cantón.

La propuesta de Alianza Estratégica se considera, por tanto, una alternativa compatible con la urgencia temporal del proyecto, con la necesidad de concluir la Terminal Interparroquial Rural paralelamente con la Plaza Comercial y con las disposiciones y compromisos incorporados dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239. Su estructuración definitiva deberá encontrarse respaldada por los estudios técnicos, económicos y financieros del proyecto, especialmente por la corrida financiera que permita determinar el plazo de administración y recuperación de la inversión, la distribución de ingresos, los riesgos asumidos por cada parte y las demás condiciones de la relación asociativa.

En virtud de los antecedentes expuestos, existe una justificación judicial, técnica, temporal, operativa, social, económica, financiera y empresarial para iniciar el procedimiento denominado “SELECCIÓN DE UN ALIADO ESTRATÉGICO PARA LA CONSTRUCCIÓN, EQUIPAMIENTO, ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL INTERPARROQUIAL RURAL DE SANTO DOMINGO”, como propuesta orientada a garantizar la ejecución oportuna de la infraestructura, el cumplimiento de las disposiciones y compromisos judicialmente incorporados, la adecuada atención a la población rural, la integración funcional con la Plaza Comercial, la sostenibilidad de la operación y el fortalecimiento del patrimonio público de la EPMT-SD.

5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Nombre del proyecto:

TERMINAL INTERPARROQUIAL RURAL DE SANTO DOMINGO

Nombre del proceso de contratación:

SELECCIÓN DE UN ALIADO ESTRATÉGICO PARA LA CONSTRUCCIÓN, EQUIPAMIENTO, ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL INTERPARROQUIAL RURAL DE SANTO DOMINGO.

Localización:

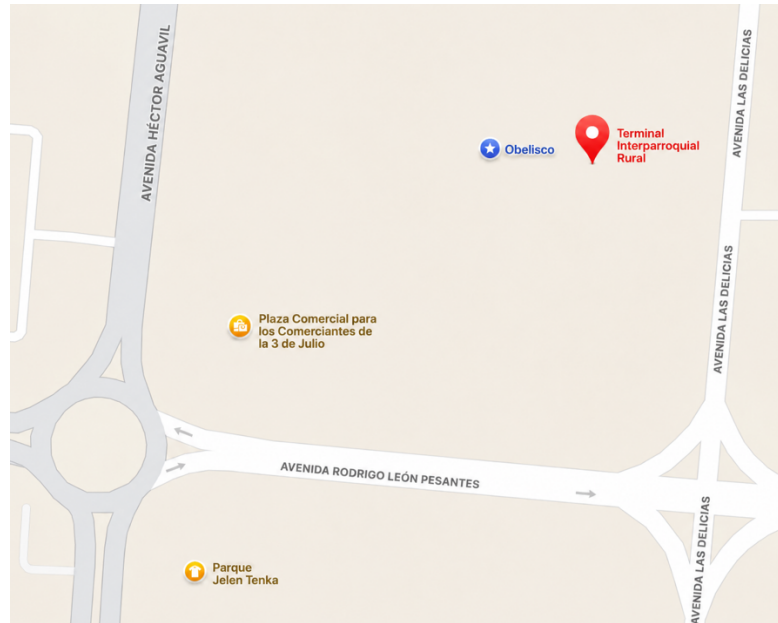
El proyecto se encuentra ubicado en la Av. Las Delicias (Corea del Sur) y Av. Rodrigo León Pesantes, junto a la Plaza Comercial Para los Comerciantes de la peatonal 3 de julio y sus alrededores.

Coordenada Geográfica UTM de la ubicación del Terminal Terrestre:

X= 704750 Y= 9973652



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I
Santo Domingo, 31 de agosto de 2026



a) Datos generales.

El proyecto contempla la construcción, equipamiento, administración, operación y mantenimiento de una nueva Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo, destinada exclusivamente a concentrar y organizar la operación del transporte interparroquial rural del cantón, conformado por las operadoras Kennedy, Alluriquín, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo.

La Terminal se implantará en el Lote 3B-2, con una superficie de 4.681,7776 m², ubicado en el sector de las avenidas Rodrigo León Pesantes, Las Delicias y Héctor Aguavil, y estará integrada funcionalmente con la “PLAZA COMERCIAL PARA LOS COMERCIANTES DE LA PEATONAL 3 DE JULIO Y DE SUS ALREDEDORES”.

Conforme a los diseños arquitectónicos desarrollados por la Dirección de Proyectos del GAD Municipal de Santo Domingo y a la propuesta técnica socializada el 5 de agosto de 2026, la infraestructura contempla seis (6) andenes, capacidad para la operación simultánea de seis (6) buses, aproximadamente 883 m² de sala de espera con capacidad estimada para 300 personas, aproximadamente 420 m² destinados a carga y descarga, seis (6) boleterías, áreas administrativas y de información, baterías sanitarias, zonas de circulación y maniobra vehicular, estacionamiento de buses, accesos peatonales y demás espacios necesarios para la operación de la terminal.

La infraestructura incorporará además los componentes técnicos, operativos y tecnológicos necesarios para garantizar condiciones adecuadas de seguridad, accesibilidad y control, incluyendo sistemas de ingreso y salida vehicular, garitas de control, señalización, iluminación, sistemas de videovigilancia CCTV, control de accesos, pantallas informativas, redes de voz y datos, sistema de perifoneo, respaldo eléctrico y demás equipamiento requerido para su funcionamiento.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

El esquema de funcionamiento prevé el ingreso autorizado de las unidades, control documental, asignación de andén, desembarque y embarque de pasajeros, control de frecuencias y salida mediante un circuito interno organizado. De igual manera, se contempla la separación de los flujos vehiculares y peatonales, así como el control del uso de andenes, horarios y frecuencias.

Los accesos peatonales se realizarán exclusivamente a través de la Plaza Comercial, con el propósito de articular el flujo de pasajeros rurales con sus espacios internos y fortalecer la integración entre movilidad y actividad comercial; mientras que el ingreso y salida vehicular de los buses se realizará por la avenida Las Delicias, también identificada como Corea del Sur.

Para la ejecución integral del proyecto se propone la selección de un Aliado Estratégico, bajo un esquema de inversión privada en el cual el aliado aporte el cien por ciento (100 %) de los recursos necesarios para la construcción y equipamiento de la infraestructura, y posteriormente asuma su administración, operación y mantenimiento durante el plazo que se determine.

El plazo previsto para la ejecución de la obra es de ciento veinte (120) días calendario, debiendo coordinarse su construcción para que avance y culmine de manera paralela con la Plaza Comercial, conforme a las actuaciones incorporadas dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239. El plazo total de la Alianza Estratégica correspondiente a la administración, operación, mantenimiento y recuperación de la inversión será determinado posteriormente con base en los estudios económicos y financieros del proyecto.

6. ALCANCE

El presente proceso tiene por alcance la “SELECCIÓN DE UN ALIADO ESTRATÉGICO PARA LA CONSTRUCCIÓN, EQUIPAMIENTO, ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL INTERPARROQUIAL RURAL DE SANTO DOMINGO”, bajo un esquema propuesto de inversión privada total, mediante el cual el Aliado Estratégico aportará el cien por ciento (100 %) de los recursos necesarios para la construcción y equipamiento inicial de la infraestructura y, posteriormente, asumirá su administración, operación y mantenimiento durante el plazo que se determine con base en los estudios económicos y financieros del proyecto.

La Alianza Estratégica comprenderá dos componentes principales: la fase de construcción y equipamiento de la Terminal Interparroquial Rural y la posterior fase de administración, operación, mantenimiento y recuperación de la inversión, manteniendo la EPMT-SD durante toda la vigencia contractual sus facultades institucionales de planificación, regulación, dirección, supervisión, fiscalización y control.

6.1 FASE DE CONSTRUCCIÓN Y EQUIPAMIENTO

Este componente comprenderá la obligación del Aliado Estratégico de financiar, ejecutar, equipar y entregar en funcionamiento la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo, de conformidad con los estudios definitivos, diseños, planos, memorias técnicas, presupuesto, especificaciones técnicas y demás documentos que sean elaborados y aprobados para la ejecución del proyecto.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

El Aliado Estratégico deberá aportar el cien por ciento (100 %) de la inversión necesaria para la construcción y equipamiento inicial del proyecto, por su cuenta y riesgo, sin que la EPMT-SD tenga que efectuar el financiamiento directo de la inversión inicial de la obra.

La infraestructura se ejecutará en el Lote 3B-2, con una superficie de 4.681,7776 m², y comprenderá, conforme a los diseños y estudios definitivos, los componentes arquitectónicos, estructurales, hidrosanitarios, eléctricos, electrónicos, mecánicos, contra incendios, tecnológicos, de seguridad, accesibilidad y demás especialidades necesarias para garantizar el funcionamiento integral de la Terminal Interparroquial Rural.

La ejecución comprenderá, entre otros componentes, los andenes para las unidades de transporte interparroquial rural; sala de espera cubierta; área de carga y descarga; seis (6) boleterías destinadas a las operadoras y que podrán prestar adicionalmente servicios de encomiendas; baterías sanitarias; áreas administrativas, de información y control; zonas de circulación y maniobra vehicular; estacionamiento de buses; accesos peatonales; garitas de control; señalización horizontal y vertical; iluminación; instalaciones y equipamiento para seguridad y accesibilidad; así como las demás áreas previstas en los estudios definitivos.

De igual manera, el equipamiento comprenderá los sistemas tecnológicos y operativos requeridos para el funcionamiento de la Terminal, incluyendo barreras para el control de ingreso y salida vehicular, sistemas de videovigilancia CCTV, control de accesos, pantallas informativas, redes de voz y datos, respaldo eléctrico, sistemas de perifoneo, telecomunicaciones y demás bienes y equipos que sean determinados en los estudios y especificaciones técnicas definitivas del proyecto.

La obra deberá ejecutarse en un plazo de ciento veinte (120) días calendario, conforme al cronograma que se establezca contractualmente. Este plazo deberá coordinarse con la ejecución de la Plaza Comercial para los Comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y de sus alrededores, considerando que dentro del Juicio N.° 23331-2024-00239 se estableció que la infraestructura destinada al transporte interparroquial rural debe avanzar paralelamente con la construcción de la referida Plaza Comercial.

En consecuencia, la planificación, inicio y ejecución de los trabajos deberán orientarse a que la Terminal Interparroquial Rural culmine dentro del mismo horizonte temporal de ejecución de la Plaza Comercial.

El Aliado Estratégico deberá ejecutar las obras conforme a la normativa técnica, ambiental, laboral, de seguridad, accesibilidad, prevención contra incendios y demás normativa aplicable, así como obtener o colaborar en la obtención de las autorizaciones, permisos y habilitaciones que correspondan de acuerdo con las responsabilidades que se establezcan contractualmente.

La obra será objeto de administración contractual, supervisión y fiscalización, conforme a los mecanismos que determine la EPMT-SD, con el objeto de verificar el cumplimiento de los estudios definitivos, calidad de materiales, procedimientos constructivos, especificaciones técnicas, cronograma, presupuesto, normativa aplicable y demás obligaciones asumidas por el Aliado Estratégico.

Una vez concluida la construcción y equipamiento, deberá realizarse la recepción correspondiente, verificándose que la infraestructura, instalaciones, sistemas y equipamiento se encuentren completamente terminados, operativos y en condiciones de iniciar la prestación del servicio.



6.2 FASE DE ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN, MANTENIMIENTO Y RECUPERACIÓN DE LA INVERSIÓN

Una vez construida, equipada y habilitada para su funcionamiento la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo, el Aliado Estratégico asumirá su administración, operación y mantenimiento integral, durante el plazo establecido en el contrato.

La administración y operación comprenderá la gestión cotidiana de la infraestructura y de sus áreas operativas, incluyendo los seis (6) andenes, boleterías y espacios destinados a encomiendas, baterías sanitarias, sala de espera, áreas administrativas y de información, zonas de carga y descarga, estacionamiento de buses, áreas de circulación, instalaciones tecnológicas, sistemas de seguridad y demás espacios que formen parte de la Terminal.

El modelo operativo deberá garantizar el ingreso exclusivo de unidades autorizadas, control documental, asignación y utilización de andenes, desembarque y embarque de pasajeros, control de rutas, horarios y frecuencias, circulación interna ordenada y salida de las unidades, así como la separación de los flujos peatonales y vehiculares.

La Terminal estará destinada a concentrar la operación del transporte interparroquial rural correspondiente a las operadoras Kennedy, Alluriquín, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo, sin perjuicio de las autorizaciones, rutas, frecuencias, títulos habilitantes y demás condiciones que determine la autoridad competente.

Los accesos peatonales a la Terminal Interparroquial Rural se articularán exclusivamente a través de la Plaza Comercial para los Comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y de sus alrededores, mientras que el ingreso y salida de las unidades de transporte se realizará por la avenida Las Delicias, también denominada Corea del Sur, de conformidad con la configuración técnica definitiva del proyecto.

El Aliado Estratégico deberá garantizar permanentemente la seguridad, limpieza, conservación, funcionalidad, accesibilidad, iluminación, señalización, atención al usuario, videovigilancia, control tecnológico y adecuada operación de las instalaciones.

Asimismo, asumirá por su cuenta y riesgo las actividades de mantenimiento preventivo, correctivo, rutinario y mayor de la infraestructura, áreas de circulación, instalaciones, sistemas, equipos y demás activos vinculados con la Terminal, de manera que estos permanezcan en condiciones adecuadas de funcionamiento durante toda la vigencia contractual.

La explotación económica de la Terminal constituirá el mecanismo propuesto para la recuperación de la inversión realizada por el Aliado Estratégico. Para este efecto, podrán considerarse los ingresos provenientes de las actividades, tasas, cánones, arrendamientos, concesiones y servicios que legal y técnicamente correspondan a la operación de la infraestructura, conforme a los estudios económicos y financieros definitivos y a las condiciones que sean establecidas en los documentos del procedimiento y en el contrato.

Dentro de estos conceptos podrán analizarse los ingresos relacionados con el uso de andenes y frecuencias, ticket de acceso de usuarios, utilización o arrendamiento de las seis boleterías y servicios de encomiendas, concesión de baterías sanitarias, publicidad, servicios complementarios y demás fuentes de ingreso que resulten técnica y jurídicamente aplicables al proyecto.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

Se propone que los ingresos generados por la operación y explotación económica de la Terminal sean objeto de un esquema de distribución entre el Aliado Estratégico y la EPMT-SD, cuyos porcentajes, mecanismos de recaudación, liquidación, control, reporte y distribución serán determinados posteriormente con base en el análisis económico-financiero y establecidos expresamente en los Términos de Referencia, pliegos y contrato.

De esta forma, el Aliado Estratégico podrá recuperar progresivamente la inversión realizada y cubrir los costos asociados a la administración, operación y mantenimiento de la infraestructura, mientras que la EPMT-SD mantendrá una participación en los ingresos generados durante la vigencia de la Alianza Estratégica.

El Aliado Estratégico asumirá los riesgos financieros, constructivos, operativos, comerciales y de demanda que le sean asignados conforme a los documentos contractuales, sin que la EPMT-SD garantice un nivel mínimo de ingresos, demanda o rentabilidad.

La EPMT-SD conservará durante toda la vigencia de la Alianza Estratégica la titularidad de sus competencias y las facultades de planificación, regulación, dirección, supervisión, fiscalización y control, por lo que la administración y operación de la infraestructura por parte del Aliado Estratégico deberá sujetarse permanentemente a las condiciones contractuales, indicadores de desempeño, niveles de servicio, normativa vigente y disposiciones emitidas por las autoridades competentes.

6.3 FINALIZACIÓN DE LA ALIANZA Y REVERSIÓN DE ACTIVOS

Al finalizar el plazo contractual de la Alianza Estratégica, la infraestructura, obras, instalaciones, equipamiento, sistemas, mejoras y demás activos incorporados al proyecto deberán quedar a favor de la EPMT-SD, conforme a las condiciones de reversión que se establezcan contractualmente.

Los bienes deberán ser entregados en adecuadas condiciones de funcionamiento, conservación, seguridad y operatividad, libres de gravámenes, cargas u obligaciones que puedan afectar su utilización para la prestación del servicio público.

Previo a la finalización de la relación contractual, la EPMT-SD efectuará las verificaciones e inspecciones correspondientes para determinar el estado de la infraestructura y del equipamiento, pudiendo requerir al Aliado Estratégico la ejecución de los mantenimientos, reparaciones, reposiciones o correctivos que sean necesarios para garantizar su adecuada entrega.

De esta manera, el alcance del proyecto comprende integralmente el financiamiento privado, construcción, equipamiento, puesta en funcionamiento, administración, operación, mantenimiento, explotación económica regulada, recuperación de la inversión, distribución de ingresos y reversión de los activos, garantizando al mismo tiempo que la EPMT-SD mantenga durante toda la relación contractual sus competencias y facultades institucionales de regulación, supervisión y control.

7. PLAN DE INVERSIÓN ANUAL

El modelo propuesto de Alianza Estratégica contempla que el Aliado Estratégico asuma el cien por ciento (100 %) de los recursos necesarios para la construcción, equipamiento, administración,



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

operación y mantenimiento de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo, sin que la EPMT-SD deba efectuar desembolsos directos para financiar dichas obligaciones.

La inversión inicial correspondiente a la construcción y equipamiento de la Terminal Interparroquial Rural se ejecutará conforme al presupuesto, cronograma valorado, planos, especificaciones técnicas y demás documentos que formen parte de los estudios definitivos del proyecto. Esta inversión será ejecutada por cuenta, costo y riesgo del Aliado Estratégico dentro del plazo de ciento veinte (120) días calendario previsto para la ejecución de la obra.

Posteriormente, durante la fase de administración, operación y mantenimiento, y durante todo el plazo que se establezca en el contrato, el Aliado Estratégico deberá elaborar, presentar y ejecutar un Plan de Inversión Anual, sujeto a revisión, observación, aprobación, seguimiento y control por parte de la EPMT-SD.

El Plan de Inversión Anual tendrá por finalidad garantizar que la infraestructura y el equipamiento de la Terminal se conserven permanentemente en condiciones adecuadas de funcionalidad, seguridad, accesibilidad, operatividad, calidad y continuidad del servicio, evitando el deterioro progresivo de los bienes públicos durante la vigencia de la Alianza Estratégica.

El referido Plan deberá contemplar, según las necesidades identificadas en cada ejercicio, las inversiones, mantenimientos, reposiciones, renovaciones, adecuaciones y mejoras requeridas en los componentes civiles, estructurales, hidrosanitarios, eléctricos, electrónicos, mecánicos, tecnológicos, de seguridad, contra incendios y demás componentes de la Terminal.

Asimismo, deberá considerar las intervenciones necesarias para la conservación y adecuado funcionamiento de los andenes, sala de espera, seis (6) boleterías y espacios destinados a encomiendas, baterías sanitarias, áreas administrativas y de información, zonas de carga y descarga, circulación y maniobra vehicular, estacionamiento de buses, accesos peatonales, garitas de control y demás áreas que integren la Terminal Interparroquial Rural.

En materia de equipamiento, el Plan deberá prever la conservación, reposición, renovación o actualización, cuando corresponda, del mobiliario, señalización, luminarias, barreras de ingreso y salida vehicular, cámaras y sistema de videovigilancia CCTV, pantallas informativas, sistemas de control de accesos, redes de voz y datos, respaldo eléctrico, sistema de perifoneo, telecomunicaciones y demás equipos necesarios para mantener la correcta operación de la infraestructura.

De igual manera, el Plan deberá incorporar las actividades e inversiones periódicas necesarias para garantizar el mantenimiento preventivo, correctivo, rutinario y mayor de la Terminal, así como aquellas destinadas a preservar las condiciones de accesibilidad universal, seguridad física y electrónica, eficiencia operativa y atención adecuada a los usuarios.

El Plan de Inversión Anual deberá contener, como mínimo:

- Descripción de las actividades, inversiones, mantenimientos, reposiciones o mejoras previstas;
- Justificación técnica de cada intervención;
- Presupuesto desagregado por rubros o componentes;



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

- Cronograma de ejecución física y financiera;
- Metas anuales;
- Indicadores que permitan verificar su cumplimiento;
- Identificación de los bienes, áreas o sistemas que serán intervenidos;
- Priorización de las intervenciones de acuerdo con su criticidad y necesidad;
- Programación de reposición o renovación de equipos y activos, cuando corresponda; y,
- Demás información técnica, económica y operativa que determine la EPMT-SD.

El Plan deberá ser presentado por el Aliado Estratégico antes del inicio de cada período anual de operación, en la fecha que establezca el contrato o determine la EPMT-SD, para su correspondiente revisión y aprobación. La Empresa podrá formular observaciones, solicitar aclaraciones, requerir modificaciones o disponer la incorporación de actividades que resulten necesarias para garantizar la conservación del activo público y el cumplimiento de los niveles de servicio establecidos contractualmente.

La ejecución del Plan de Inversión Anual será objeto de seguimiento por parte de la EPMT-SD. Para este efecto, el Aliado Estratégico deberá presentar los informes, respaldos técnicos, económicos y documentales que permitan verificar la ejecución física y financiera de las actividades aprobadas.

Las actividades ordinarias de administración, operación, mantenimiento preventivo, correctivo, rutinario y mayor, reposición de elementos por desgaste normal y conservación de la infraestructura constituirán obligaciones propias del Aliado Estratégico y deberán encontrarse previstas dentro de su estructura de costos y del Plan de Inversión Anual. Por tanto, su ejecución no generará pagos adicionales por parte de la EPMT-SD ni constituirá por sí misma fundamento para modificar el plazo contractual.

En caso de que durante la vigencia contractual se determine la necesidad de ejecutar ampliaciones, mejoras extraordinarias, incorporación de nueva infraestructura o inversiones no previstas originalmente, estas deberán contar previamente con la justificación técnica correspondiente, autorización expresa de la EPMT-SD y, cuando corresponda, con el respectivo análisis económico y financiero que permita determinar sus efectos sobre el proyecto y las condiciones contractuales.

Ninguna inversión, obra, adquisición, reposición o intervención que requiera aprobación previa podrá ser considerada para efectos económicos del proyecto si ha sido ejecutada unilateralmente por el Aliado Estratégico sin la autorización correspondiente de la EPMT-SD.

El Plan de Inversión Anual deberá actualizarse durante cada año de vigencia del contrato y mantenerse alineado con las necesidades reales de funcionamiento de la Terminal Interparroquial Rural, los indicadores de desempeño, niveles de servicio y demás obligaciones contractuales, garantizando que la infraestructura pública se mantenga en adecuadas condiciones hasta su entrega definitiva a favor de la EPMT-SD al término de la Alianza Estratégica.

De esta manera, el Plan de Inversión Anual constituirá uno de los principales instrumentos de programación, seguimiento y control de la fase de administración, operación y mantenimiento,



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

permitiendo a la EPMT-SD verificar que el Aliado Estratégico destine oportunamente los recursos necesarios para preservar y mejorar la Terminal durante todo el plazo contractual.

8. MODALIDAD DE CONTRATACIÓN

Para la ejecución del proyecto “SELECCIÓN DE UN ALIADO ESTRATÉGICO PARA LA CONSTRUCCIÓN, EQUIPAMIENTO, ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL INTERPARROQUIAL RURAL DE SANTO DOMINGO”, se propone la aplicación de la modalidad asociativa de Alianza Estratégica, mediante la selección de un Aliado Estratégico que aporte capacidad financiera, técnica, operativa y empresarial para la ejecución y gestión integral del proyecto.

La modalidad propuesta se sustenta en los artículos 35 y 36 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, que reconocen la capacidad asociativa de las empresas públicas para el cumplimiento de sus fines y objetivos empresariales, así como en el Reglamento que regula la celebración de asociaciones, alianzas estratégicas o consorcios de la EPMT-SD, expedido mediante Resolución N.º EPMT-SD-VOM-SE-022-2016-05-12-01, de 12 de mayo de 2016, y reformado mediante Resolución de Directorio N.º EPMT-SD-WEA-SO-025-2024-11-18-07, de 18 de noviembre de 2024.

De conformidad con el artículo 6 del referido Reglamento, corresponde a la Gerencia General presentar al Directorio de la EPMT-SD un informe motivado en el que consten los justificativos técnicos, económicos y empresariales por los cuales se requiere la celebración de la modalidad asociativa y su objetivo, a efectos de que el Directorio resuelva sobre la autorización de inicio del proceso de selección.

8.1. JUSTIFICACIÓN TÉCNICA

La selección de un Aliado Estratégico se justifica técnicamente por la necesidad de ejecutar una nueva infraestructura especializada para concentrar, organizar y controlar el transporte interparroquial rural del cantón Santo Domingo, actualmente operado por las cooperativas Kennedy, Alluriquín, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo.

La Terminal Interparroquial Rural ha sido concebida como una infraestructura integral. El proyecto contempla seis (6) andenes, capacidad de operación simultánea para seis (6) buses, una sala de espera de aproximadamente 883 m² con capacidad estimada para 300 personas, aproximadamente 420 m² destinados a carga y descarga, seis (6) boleterías, baterías sanitarias, áreas administrativas y de información, zonas de circulación y maniobra vehicular, estacionamiento de buses, accesos peatonales y demás espacios necesarios para su funcionamiento.

Asimismo, la infraestructura requiere incorporar sistemas especializados de control y seguridad, entre ellos barreras de ingreso y salida vehicular, videovigilancia CCTV, redes de voz y datos, señalización, iluminación, pantallas informativas, sistemas de control de acceso, respaldo eléctrico, perifoneo y demás equipamiento necesario para garantizar una operación segura, eficiente y tecnológicamente adecuada.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

El proyecto no requiere únicamente la construcción inicial de la infraestructura, sino también garantizar durante el plazo contractual su adecuada administración, operación, mantenimiento preventivo, correctivo, rutinario y mayor, reposición de equipamiento, seguridad, limpieza, control tecnológico y continuidad del servicio.

Desde esta perspectiva, una contratación limitada exclusivamente a la construcción de la obra no atendería integralmente la necesidad institucional, puesto que obligaría posteriormente a estructurar mecanismos independientes para la operación, administración y mantenimiento de la Terminal. La Alianza Estratégica permite integrar estos componentes dentro de una sola relación contractual y vincular al responsable de la inversión con el desempeño y conservación posterior de la infraestructura.

Adicionalmente, la ejecución del proyecto se encuentra vinculada con la construcción de la Plaza Comercial para los Comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y de sus alrededores, conforme a las actuaciones incorporadas dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, y se ha previsto un plazo de ciento veinte (120) días calendario para la construcción de la Terminal. En consecuencia, la modalidad seleccionada debe permitir contar oportunamente con capacidad financiera y técnica para iniciar y ejecutar la infraestructura dentro del horizonte requerido.

Por lo expuesto, desde el punto de vista técnico, la modalidad de Alianza Estratégica permite contar con un operador que integre financiamiento, capacidad constructiva, equipamiento, experiencia operativa, mantenimiento y gestión tecnológica, procurando que la infraestructura no solo sea construida, sino que permanezca funcional, segura y adecuadamente mantenida durante todo el plazo que se establezca en el contrato.

8.2. JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA

La modalidad de Alianza Estratégica se justifica económicamente por la necesidad de viabilizar la inversión requerida para la construcción y equipamiento de la Terminal Interparroquial Rural sin que la EPMT-SD deba financiar directamente el cien por ciento (100 %) de la inversión inicial mediante recursos institucionales o gestionar previamente un crédito para iniciar la ejecución de la obra.

Bajo el esquema propuesto, el Aliado Estratégico aportará el cien por ciento (100 %) de los recursos necesarios para la construcción y equipamiento inicial de la Terminal, asumiendo por su cuenta y riesgo la inversión correspondiente.

Esta estructura permite reducir la presión inmediata sobre el presupuesto institucional y evita incorporar al cronograma del proyecto los tiempos adicionales que implicaría la obtención de financiamiento crediticio, aspecto particularmente relevante debido a la necesidad de coordinar la ejecución de la Terminal con la Plaza Comercial.

La inversión privada será recuperada mediante la operación y explotación económica de la Terminal durante el plazo que se establezca en el contrato, considerando las fuentes de ingreso que técnica y jurídicamente resulten aplicables al proyecto, entre ellas aquellas vinculadas con el uso de andenes y frecuencias, ticket de acceso de usuarios, boleterías, servicios de encomiendas, concesión de baterías sanitarias, publicidad y demás servicios complementarios que correspondan.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

El esquema económico contemplará además una participación en los ingresos a favor de la EPMT-SD, cuyos porcentajes, mecanismos de recaudación, liquidación, distribución y control serán establecidos en los documentos del procedimiento y en el contrato con base en los estudios económicos y financieros correspondientes. El modelo actualmente planteado contempla precisamente que la inversión sea recuperada a través de la explotación económica y que exista distribución de ingresos entre el Aliado Estratégico y la EPMT-SD.

Asimismo, la estructuración permitirá asignar al Aliado Estratégico los riesgos financieros, constructivos, operativos, comerciales y de demanda que se determinen contractualmente, evitando que la EPMT-SD garantice niveles mínimos de rentabilidad o ingresos y procurando que los riesgos sean asumidos por la parte que se encuentre en mejores condiciones para administrarlos.

Desde una perspectiva de ciclo de vida, la Alianza Estratégica también permite incorporar dentro de la estructura económica del proyecto los costos de mantenimiento, conservación, reposición y renovación de activos durante la vigencia contractual, reduciendo el riesgo de que la infraestructura se deteriore posteriormente y genere nuevas necesidades presupuestarias significativas para la EPMT-SD.

Por tanto, económicamente la modalidad permite incorporar capital privado, disminuir la necesidad de endeudamiento institucional, distribuir riesgos, asegurar recursos para la conservación de la infraestructura y mantener una participación económica a favor de la EPMT-SD durante la operación del proyecto, sin perjuicio de que las condiciones económicas definitivas sean determinadas mediante los estudios correspondientes.

8.3. JUSTIFICACIÓN EMPRESARIAL

Desde el punto de vista empresarial, la Alianza Estratégica permite a la EPMT-SD implementar un modelo de gestión orientado a la eficiencia, sostenibilidad, calidad del servicio y aprovechamiento adecuado de los activos públicos, incorporando capacidades especializadas del sector privado sin perder la titularidad de sus competencias institucionales.

La construcción y posterior funcionamiento de una Terminal Interparroquial Rural requiere capacidades que trascienden la ejecución de una obra civil. Se requiere gestión operativa permanente, administración de instalaciones, control de ingresos, gestión de espacios susceptibles de explotación económica, mantenimiento de infraestructura y equipamiento, implementación y actualización tecnológica, atención a usuarios, seguridad y cumplimiento de indicadores de desempeño.

La incorporación de un Aliado Estratégico permite integrar dichas capacidades en un modelo de gestión de largo plazo en el cual el privado mantiene interés directo en la adecuada conservación, eficiencia operativa y sostenibilidad económica de la Terminal, debido a que la recuperación de la inversión se encuentra vinculada con su funcionamiento durante el plazo contractual.

La modalidad también permite que la EPMT-SD concentre su actuación en sus funciones institucionales de planificación, regulación, dirección, supervisión, fiscalización y control, mientras que el Aliado Estratégico asume contractualmente las actividades de inversión, construcción, equipamiento, administración, operación y mantenimiento.

INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

Adicionalmente, el modelo permite incorporar tecnología, conocimientos especializados, procedimientos de gestión, mecanismos de control y prácticas empresariales orientadas al cumplimiento de indicadores y niveles de servicio, aspectos coherentes con el objeto del Reglamento institucional de alianzas estratégicas, que busca ampliar la actividad empresarial, acceder a tecnologías y alcanzar mayores niveles de productividad y eficiencia.

La modalidad propuesta permite además establecer contractualmente obligaciones respecto del mantenimiento, reposición de activos, calidad del servicio, control de ingresos, conservación de la infraestructura y reversión de los bienes al finalizar la relación contractual, procurando que la Terminal se mantenga en adecuadas condiciones durante todo el ciclo de vida del proyecto.

Desde la perspectiva patrimonial, la modalidad propuesta genera además un beneficio directo para la EPMT-SD, puesto que permite transformar la inversión privada realizada por el Aliado Estratégico en infraestructura, instalaciones, equipamiento y mejoras destinadas permanentemente a la prestación del servicio público. De esta manera, la Empresa podrá incrementar y fortalecer su patrimonio institucional sin efectuar el financiamiento directo de la inversión inicial requerida para la construcción y equipamiento de la Terminal, debido a que dichos recursos serán aportados por el Aliado Estratégico.

Conforme a las condiciones que se establezcan contractualmente, las obras, instalaciones, equipos, mejoras y demás activos sujetos a reversión permanecerán o serán entregados a favor de la EPMT-SD al finalizar la relación contractual, en adecuadas condiciones de funcionamiento y conservación. Este esquema permite que la inversión privada no se limite a generar un beneficio operativo durante la vigencia de la Alianza, sino que produzca también un incremento patrimonial de largo plazo para la Empresa Pública, mediante la incorporación de infraestructura y activos destinados al cumplimiento de sus competencias institucionales.

Por consiguiente, desde el ámbito empresarial, la Alianza Estratégica constituye una herramienta para fortalecer la capacidad de gestión de la EPMT-SD, incorporar capacidades privadas complementarias, mejorar la eficiencia operativa, garantizar sostenibilidad en el tiempo, generar valor público y económico y fortalecer el patrimonio institucional mediante la incorporación de infraestructura y activos financiados con inversión privada, destinados permanentemente al servicio del transporte interparroquial rural.

8.4. APOORTE DE LAS PARTES QUE CONFORMARÁN LA ALIANZA ESTRATÉGICA

En función de la naturaleza asociativa del proyecto, se establecen los aportes que corresponderán a cada una de las partes.

8.4.1. APOORTE DE LA EPMT-SD

La Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito, Seguridad Vial y Terminales Terrestres de Santo Domingo aportará a la Alianza Estratégica:

INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

- a) El predio de propiedad de la EPMT-SD destinado a la construcción y funcionamiento de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo, con una superficie de 4.681,7776 m², en el cual se implantará la infraestructura objeto de la Alianza Estratégica.
- b) Los estudios definitivos, diseños, planos, memorias técnicas, presupuestos, especificaciones técnicas y demás documentación técnica elaborada y aprobada para la ejecución de la Terminal Interparroquial Rural.
- c) La incorporación del proyecto dentro del ámbito de las competencias institucionales de la EPMT-SD en materia de terminales terrestres, así como la coordinación institucional necesaria para su implementación.
- d) La facultad contractual para que el Aliado Estratégico participe en la administración, operación y explotación económica regulada de la Terminal, exclusivamente durante el plazo y bajo las condiciones que se establezcan en el contrato, sin que aquello implique transferencia de la titularidad de las competencias de la EPMT-SD.
- e) La información técnica, operativa, estadística y económica institucional disponible respecto del transporte interparroquial rural que resulte necesaria para la estructuración y funcionamiento del proyecto.
- f) La dirección, regulación, supervisión, fiscalización y control institucional durante la ejecución y vigencia de la Alianza Estratégica, conforme a las competencias de la EPMT-SD.

8.4.2. APOORTE DEL ALIADO ESTRATÉGICO

El Aliado Estratégico aportará:

- a) El cien por ciento (100 %) del financiamiento requerido para la construcción y equipamiento inicial de la Terminal Interparroquial Rural, conforme a los estudios definitivos y documentos contractuales.
- b) Los recursos técnicos, humanos, tecnológicos, logísticos, administrativos y empresariales necesarios para ejecutar correctamente el proyecto.
- c) La ejecución completa de las obras civiles, instalaciones y demás componentes necesarios para la construcción de la Terminal, incluyendo su correspondiente equipamiento y puesta en funcionamiento.
- d) La administración y operación integral de la Terminal Interparroquial Rural durante el plazo que se establezca en el contrato, conforme a los niveles de servicio, indicadores de desempeño y demás condiciones determinadas por la EPMT-SD.
- e) Los recursos necesarios para cubrir los costos de operación, administración, seguridad, limpieza, mantenimiento y demás obligaciones derivadas del funcionamiento de la Terminal.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

- f) La ejecución, por su cuenta y riesgo, del mantenimiento preventivo, correctivo, rutinario y mayor, así como la reposición, renovación y actualización del equipamiento y sistemas requeridos durante el plazo contractual.
- g) Los recursos necesarios para ejecutar el Plan de Inversión Anual que sea aprobado por la EPMT-SD durante la fase de administración, operación y mantenimiento.
- h) La asunción de los riesgos financieros, constructivos, operativos, comerciales y de demanda.
- i) La implementación de sistemas y mecanismos que garanticen la correcta recaudación, registro, control, trazabilidad y reporte de los ingresos generados por la operación de la Terminal.
- j) El conocimiento técnico, experiencia empresarial, procedimientos operativos y tecnología necesarios para garantizar una gestión eficiente, segura, accesible y sostenible de la infraestructura.
- k) La obligación de mantener las obras, instalaciones, bienes, sistemas y equipamiento en condiciones adecuadas durante toda la vigencia contractual y realizar su entrega o reversión a favor de la EPMT-SD al finalizar la Alianza Estratégica, conforme a las condiciones previstas en el contrato.

8.5. CONCLUSIÓN SOBRE LA MODALIDAD PROPUESTA

Con base en los justificativos técnicos, económicos y empresariales expuestos, se considera que la Alianza Estratégica constituye una modalidad adecuada para atender integralmente la necesidad institucional, al permitir incorporar inversión privada para la construcción y equipamiento, integrar en una sola relación contractual la administración, operación y mantenimiento posterior de la infraestructura, asignar riesgos al Aliado Estratégico, mantener una participación económica a favor de la EPMT-SD y garantizar la conservación del activo público durante el plazo contractual.

En consecuencia, el presente Informe de Necesidad contiene los justificativos técnicos, económicos y empresariales requeridos por el artículo 6 del Reglamento que regula la celebración de asociaciones, alianzas estratégicas o consorcios de la EPMT-SD, como sustento para que la Gerencia General ponga el proyecto en conocimiento del Directorio y solicite, de considerarlo pertinente, la correspondiente autorización de inicio del proceso de selección del Aliado Estratégico.

9. OBJETO Y OBJETIVOS

9.1 Objeto

El objeto del presente procedimiento es la “SELECCIÓN DE UN ALIADO ESTRATÉGICO PARA LA CONSTRUCCIÓN, EQUIPAMIENTO, ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL INTERPARROQUIAL RURAL DE SANTO DOMINGO”.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

9.2 Objetivo General

- Seleccionar un Aliado Estratégico que aporte el financiamiento, capacidad técnica, operativa, tecnológica y empresarial necesaria para la construcción y equipamiento de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo y que, posteriormente, asuma su administración, operación y mantenimiento durante el plazo que se establezca en el contrato, bajo un modelo de gestión eficiente, sostenible y orientado a garantizar la adecuada prestación del servicio de transporte interparroquial rural, la recuperación de la inversión privada, la generación de beneficios económicos para la EPMT-SD y el fortalecimiento de su patrimonio institucional.

9.3 Objetivos Específicos

- a) Ejecutar la construcción y equipamiento de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo conforme a los estudios definitivos, diseños, planos, especificaciones técnicas, presupuesto y demás documentos aprobados para el proyecto, dentro del plazo de ciento veinte (120) días calendario previsto para la ejecución de la obra.
- b) Incorporar inversión privada equivalente al cien por ciento (100 %) de los recursos requeridos para la construcción y equipamiento inicial de la Terminal, evitando que la EPMT-SD deba financiar directamente dicha inversión mediante recursos institucionales o recurrir previamente a mecanismos de endeudamiento.
- c) Implementar una infraestructura funcional y especializada que permita concentrar, ordenar y controlar la operación del transporte interparroquial rural del cantón Santo Domingo, garantizando condiciones adecuadas para el ingreso y salida de unidades, asignación y utilización de andenes, embarque y desembarque de pasajeros, control de rutas, horarios y frecuencias y demás actividades propias de la operación de la Terminal.
- d) Garantizar que la infraestructura disponga de condiciones adecuadas de seguridad, accesibilidad universal, funcionalidad, comodidad y tecnología, mediante la implementación y conservación de sistemas de videovigilancia CCTV, control de accesos, señalización, iluminación, redes de voz y datos, sistemas informativos, respaldo eléctrico, perifoneo y demás equipamiento necesario para su funcionamiento.
- e) Garantizar la integración física y funcional de la Terminal Interparroquial Rural con la Plaza Comercial para los Comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y de sus alrededores, de conformidad con la configuración arquitectónica y operativa definida para ambos proyectos y con las actuaciones incorporadas dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239.
- f) Implementar un modelo eficiente de administración y operación que permita garantizar la continuidad, seguridad, calidad y sostenibilidad del servicio durante todo el plazo contractual, conforme a los indicadores de desempeño y niveles de servicio que establezca la EPMT-SD.
- g) Garantizar el mantenimiento preventivo, correctivo, rutinario y mayor de la infraestructura, instalaciones, equipamiento y sistemas de la Terminal, así como su reposición, renovación y actualización cuando corresponda, procurando preservar permanentemente su funcionalidad, seguridad y operatividad.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

- h) Ejecutar un Plan de Inversión Anual durante la fase de administración, operación y mantenimiento, sujeto a la aprobación y control de la EPMT-SD, que permita atender oportunamente las necesidades de conservación, reposición, renovación y mejoramiento de la infraestructura y equipamiento.
- i) Establecer mecanismos transparentes de recaudación, registro, control, liquidación, reporte y distribución de los ingresos generados por la operación y explotación económica de la Terminal, que permitan la recuperación de la inversión realizada por el Aliado Estratégico y una participación económica a favor de la EPMT-SD, conforme a las condiciones que se establezcan en el contrato.
- j) Fortalecer el patrimonio institucional de la EPMT-SD mediante la incorporación de infraestructura, instalaciones, equipamiento y mejoras financiadas con inversión privada, destinadas permanentemente a la prestación del servicio público de transporte interparroquial rural.
- k) Garantizar que, al término de la Alianza Estratégica, las obras, instalaciones, bienes, equipamiento, sistemas y mejoras sujetos a reversión sean entregados a favor de la EPMT-SD en adecuadas condiciones de funcionamiento, conservación y operatividad, conforme a las condiciones establecidas contractualmente.

10. PRODUCTOS O SERVICIOS ESPERADOS

Como resultado de la ejecución del procedimiento “SELECCIÓN DE UN ALIADO ESTRATÉGICO PARA LA CONSTRUCCIÓN, EQUIPAMIENTO, ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL INTERPARROQUIAL RURAL DE SANTO DOMINGO”, se espera obtener productos y servicios verificables durante las diferentes etapas de la Alianza Estratégica, los cuales deberán ejecutarse conforme a los estudios definitivos aprobados, presupuesto referencial, especificaciones técnicas, cronograma valorado, documentos del procedimiento, contrato y demás normativa aplicable.

Los productos y servicios esperados se estructuran en las siguientes fases:

10.1. FASE DE CONSTRUCCIÓN Y EQUIPAMIENTO

Durante esta fase se espera obtener como producto principal la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo completamente construida, equipada, probada y en condiciones técnicas y operativas para iniciar su funcionamiento, conforme a los estudios definitivos aprobados y normativa aplicable.

El Aliado Estratégico deberá ejecutar el cien por ciento (100 %) de los rubros y cantidades que integren el presupuesto contractual, observando estrictamente las especificaciones técnicas, planos, diseños, memorias de cálculo, estudios de ingeniería, normas técnicas aplicables y demás documentos que formen parte del expediente del proyecto. Cualquier modificación que resulte necesaria durante la ejecución deberá contar con el sustento técnico y las autorizaciones que correspondan, de conformidad con las condiciones contractuales.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

La ejecución física de cada rubro deberá corresponder con las unidades, cantidades, dimensiones, materiales, características técnicas, procedimientos constructivos, tolerancias, ensayos y controles de calidad establecidos en las especificaciones técnicas. No se considerará cumplido un rubro únicamente por su ejecución física, sino cuando este haya sido medido, verificado y aceptado técnicamente por la fiscalización y administración contractual conforme a los documentos del proyecto.

La totalidad de los trabajos deberá desarrollarse dentro del plazo previsto de ciento veinte (120) días calendario, observando la secuencia constructiva y los hitos establecidos en el cronograma valorado. Para efectos de seguimiento deberán verificarse periódicamente el avance físico ejecutado frente al avance físico programado y el avance económico acumulado frente al cronograma valorado, de manera que puedan identificarse oportunamente desviaciones que comprometan el cumplimiento del plazo contractual.

La infraestructura resultante deberá responder a la configuración funcional prevista para el proyecto, que actualmente contempla un terreno de aproximadamente 4.681,7776 m², seis (6) andenes, capacidad de operación simultánea para seis (6) buses, sala de espera con capacidad estimada para 300 personas, área de carga y descarga, seis (6) boleterías, áreas administrativas y de información, baterías sanitarias, zonas de circulación y maniobra vehicular, estacionamiento de buses, accesos peatonales, garitas de control y demás espacios establecidos en los diseños definitivos. Estas características constituyen parámetros funcionales relevantes del proyecto y deberán ajustarse a los estudios definitivos aprobados.

En materia de equipamiento, se espera la instalación, configuración, integración, prueba y puesta en funcionamiento de la totalidad de los sistemas previstos en los estudios y especificaciones técnicas, incluyendo, cuando corresponda, barreras para control de ingreso y salida vehicular, sistema de videovigilancia CCTV, control de accesos, pantallas informativas, redes de voz y datos, iluminación, respaldo eléctrico, perifoneo, telecomunicaciones, señalización y demás equipos necesarios para la operación de la Terminal. La infraestructura proyectada contempla además control de unidades autorizadas, supervisión de horarios y frecuencias, control del uso de andenes y ordenamiento de la circulación interna.

Previo a la recepción de esta fase deberán ejecutarse las pruebas técnicas, funcionales y operativas necesarias para comprobar que las instalaciones y equipos se encuentren correctamente instalados y en condiciones de funcionamiento. Cuando corresponda, deberán verificarse pruebas eléctricas, hidrosanitarias, electrónicas, de comunicaciones, seguridad, iluminación, respaldo de energía, control de accesos, videovigilancia y demás sistemas especializados incorporados al proyecto.

Como productos documentales de cierre de esta fase deberán entregarse, según corresponda, planos finales de obra o as built, memorias actualizadas, resultados de pruebas y ensayos, fichas técnicas de materiales y equipos instalados, garantías, manuales de operación y mantenimiento, inventarios de bienes y equipos, documentación de configuración de sistemas, permisos, certificaciones y demás respaldos técnicos requeridos para demostrar la correcta terminación y puesta en servicio de la infraestructura.

La recepción de la fase de construcción y equipamiento procederá únicamente una vez verificado el cumplimiento integral de las obligaciones constructivas y de equipamiento, la ejecución del cien por



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

ciento (100 %) de los componentes contractualmente establecidos, la subsanación de observaciones técnicas y la comprobación de que la Terminal se encuentra en condiciones de iniciar su operación.

10.2. FASE DE ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN, MANTENIMIENTO Y RECUPERACIÓN DE LA INVERSIÓN

Una vez concluida y habilitada la infraestructura, el Aliado Estratégico asumirá la administración, operación y mantenimiento integral de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo durante todo el plazo contractual, garantizando su funcionalidad, seguridad, accesibilidad, calidad, continuidad operativa y sostenibilidad económica.

El Aliado Estratégico administrará la totalidad de las áreas de la Terminal, incluyendo los seis (6) andenes, boleterías, encomiendas, sala de espera, baterías sanitarias, áreas administrativas y de información, carga y descarga, estacionamiento y circulación vehicular, accesos, sistemas tecnológicos y demás componentes de la infraestructura.

El funcionamiento operativo comprenderá, como mínimo, el ingreso de unidades autorizadas, control documental, asignación y utilización de andenes, desembarque y embarque de pasajeros, control de rutas, horarios y frecuencias, y salida de las unidades mediante el circuito interno establecido, manteniendo separados los flujos peatonales y vehiculares.

El Aliado Estratégico deberá mantener permanentemente operativos los sistemas de videovigilancia CCTV, control de accesos, iluminación, señalización, redes de comunicaciones, pantallas informativas, perifoneo, respaldo eléctrico y demás sistemas instalados. Las fallas deberán ser registradas, atendidas y solucionadas conforme a los tiempos de respuesta y niveles de servicio establecidos contractualmente.

Asimismo, deberá ejecutar durante todo el plazo contractual el mantenimiento preventivo, correctivo, rutinario y mayor de la infraestructura y su equipamiento, incluyendo componentes civiles, estructurales, hidrosanitarios, eléctricos, electrónicos, mecánicos, tecnológicos, de seguridad y contra incendios, garantizando su funcionalidad, seguridad, vida útil y adecuada conservación.

El Aliado Estratégico deberá presentar y ejecutar un Plan de Inversión Anual por cada año de vigencia contractual, sujeto a revisión y aprobación de la EPMT-SD, que contemple las actividades de mantenimiento, reposición, renovación, actualización y mejoramiento requeridas, con presupuesto, cronograma físico y financiero, metas e indicadores verificables.

Se deberá garantizar además la limpieza y conservación permanente de las instalaciones, manejo de residuos, seguridad física, accesibilidad universal, atención al usuario, señalización y ordenamiento operacional.

En materia económica, el Aliado Estratégico deberá implementar mecanismos que permitan el registro, trazabilidad, control, conciliación, liquidación y reporte de la totalidad de los ingresos generados por la Terminal, incluyendo los conceptos relacionados con frecuencias y uso de andenes, ticket de usuario, boleterías, servicios de encomiendas, baterías sanitarias, publicidad y demás servicios complementarios técnica y jurídicamente aplicables.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

La información económica deberá permitir verificar los valores efectivamente recaudados, su origen, la distribución económica entre las partes, la participación correspondiente a la EPMT-SD y el cumplimiento de las obligaciones contractuales. La recuperación de la inversión del Aliado Estratégico se realizará exclusivamente conforme a las condiciones establecidas en el contrato, sin que la EPMT-SD garantice niveles mínimos de demanda, ingresos o rentabilidad.

Como producto mensual obligatorio, el Aliado Estratégico deberá presentar a la EPMT-SD un Informe Mensual de Administración, Operación, Mantenimiento y Gestión Económica, correspondiente al mes calendario inmediatamente anterior, dentro de los primeros cinco (5) días laborables del mes inmediato siguiente.

El Informe Mensual deberá contener información cuantitativa y cualitativa, con sus respectivos respaldos, e incluir como mínimo:

- a) Días y horas efectivas de operación de la Terminal.
- b) Frecuencias programadas, autorizadas y ejecutadas, desagregadas por operadora y ruta.
- c) Número total de ingresos y salidas de unidades de transporte, desagregado por cada una de las seis (6) operadoras.
- d) Número de operaciones realizadas en cada uno de los seis (6) andenes y su nivel de utilización.
- e) Número de pasajeros registrados, diferenciando, cuando técnicamente sea posible, pasajeros embarcados, desembarcados y usuarios sujetos o exentos del pago del ticket.
- f) Número de tickets emitidos y valor total recaudado, con la correspondiente conciliación entre tickets registrados e ingresos percibidos.
- g) Valores generados y recaudados por frecuencias, uso de andenes y demás conceptos vinculados con la operación de las unidades, indicando cantidades, tarifas aplicadas y valores totales.
- h) Información de las seis (6) boleterías, incluyendo ocupación, operadora asignada, valores facturados o recaudados por uso, arrendamiento, canon u otro mecanismo aplicable.
- i) Información de las baterías sanitarias cuando generen ingresos, incluyendo tarifa aplicada y recaudación total.
- j) Información de publicidad y demás actividades complementarias, indicando espacios disponibles, ocupados y desocupados, contratos o autorizaciones vigentes, valores facturados y recaudados.
- k) Ingresos brutos mensuales de la Terminal, desagregados por cada fuente de ingreso, con conciliación de valores recaudados, depositados y registrados.
- l) Distribución de los ingresos del período, identificando el valor correspondiente al Aliado Estratégico y a la EPMT-SD conforme al mecanismo contractual.

INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

- m) Valores pendientes de cobro, de existir, identificando concepto, obligado, monto, vencimiento y acciones de recuperación.
- n) Mantenimientos preventivos, correctivos, rutinarios y mayores ejecutados, indicando área o equipo intervenido, fecha de reporte, fecha de atención, tiempo de respuesta, tiempo de solución, estado final y costo.
- o) Fallas o indisponibilidades de CCTV, control de accesos, barreras vehiculares, pantallas informativas, redes de voz y datos, iluminación, respaldo eléctrico, perifoneo, telecomunicaciones y demás sistemas, con tiempos de indisponibilidad y acciones correctivas.
- p) Actividades de limpieza, conservación, manejo de residuos y control sanitario, incluyendo frecuencia programada y detalle de cumplimiento
- q) Incidentes operativos, accidentes, eventos de seguridad, emergencias y demás novedades relevantes, indicando las acciones adoptadas.
- r) Reclamos, quejas, sugerencias y solicitudes de usuarios, transportistas u operadores, indicando tipología, tiempo de atención, estado y casos resueltos.
- s) Consumos mensuales de energía eléctrica, agua potable y demás servicios básicos cuya medición sea técnicamente posible.
- t) Avance del Plan de Inversión Anual, indicando avance físico programado y ejecutado, presupuesto programado y ejecutado, porcentaje de cumplimiento y desviaciones
- u) Bienes o equipos sustituidos, renovados, reparados o incorporados durante el período y su estado final.
- v) Resultados de los indicadores de desempeño y niveles de servicio contractuales, indicando meta, resultado obtenido, porcentaje de cumplimiento y medidas correctivas cuando corresponda.
- w) Comparación de los principales indicadores técnicos, operativos y económicos con el mes inmediato anterior y su acumulado anual.

El Informe Mensual deberá incluir cuadros estadísticos, indicadores, anexos y respaldos suficientes para comprobar la información presentada. Los datos numéricos deberán entregarse también en formato digital editable, permitiendo a la EPMT-SD realizar análisis, cruces, verificaciones y consolidaciones estadísticas.

La información reportada deberá guardar correspondencia con los sistemas de recaudación, control de accesos, registros operativos, contabilidad, facturación, órdenes de trabajo y demás fuentes utilizadas por el Aliado Estratégico. La EPMT-SD podrá solicitar aclaraciones, respaldos adicionales o correcciones cuando identifique inconsistencias o información insuficiente.

La presentación del Informe Mensual no limitará las facultades de la EPMT-SD para realizar inspecciones, auditorías, verificaciones físicas, revisiones documentales, cruces de información o controles sobre los sistemas de recaudación y operación de la Terminal.

INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

Adicionalmente, el Aliado Estratégico deberá presentar los demás informes técnicos, operativos, económicos, financieros, de mantenimiento, inversión o cumplimiento que sean establecidos contractualmente o requeridos por la EPMT-SD.

El resultado esperado de esta fase será mantener durante todo el plazo contractual una Terminal operativa, segura, limpia, accesible, tecnológicamente funcional, adecuadamente mantenida, económicamente sostenible y financieramente controlada, con información mensual suficiente, medible y verificable para el seguimiento permanente de la Alianza Estratégica.

10.3. FASE DE FINALIZACIÓN DE LA ALIANZA Y REVERSIÓN DE ACTIVOS

Al término del plazo contractual se espera como producto final la entrega y reversión integral a favor de la EPMT-SD de la infraestructura, instalaciones, obras, equipamiento, sistemas, mejoras y demás activos vinculados al proyecto, de conformidad con las condiciones establecidas contractualmente.

La reversión deberá comprender la totalidad de los componentes que hayan sido incorporados al proyecto y que contractualmente estén sujetos a dicha obligación, incluyendo la infraestructura civil; componentes estructurales; instalaciones hidrosanitarias, eléctricas, electrónicas y mecánicas; sistemas tecnológicos y de seguridad; mobiliario; señalización; equipos; mejoras; reposiciones y demás bienes asociados al funcionamiento de la Terminal.

La entrega no deberá limitarse a una transferencia material de los activos. Previamente, la EPMT-SD deberá verificar mediante inspecciones técnicas que los bienes se encuentren en condiciones adecuadas de funcionamiento, seguridad, conservación y operatividad, de forma que la terminación de la Alianza Estratégica no genere interrupciones o afectaciones a la continuidad del servicio público.

Para este efecto, previo a la reversión deberá efectuarse un levantamiento técnico e inventario actualizado de la totalidad de los bienes, identificando como mínimo su descripción, ubicación, características principales, estado físico y funcional y las intervenciones de mantenimiento, reposición o renovación que correspondan.

Cuando las inspecciones determinen deterioros, fallas, elementos fuera de servicio o condiciones inferiores a las exigidas contractualmente, el Aliado Estratégico deberá ejecutar, a su costo, las reparaciones, mantenimientos, reposiciones, sustituciones o correctivos necesarios antes de la recepción definitiva.

Como parte de la reversión deberán entregarse también todos los elementos necesarios para permitir que la EPMT-SD continúe administrando u operando la infraestructura sin pérdida de información técnica u operativa, incluyendo, según corresponda, planos finales actualizados, inventarios, manuales de operación y mantenimiento, fichas técnicas, historial de mantenimiento, garantías vigentes, licencias, documentación de configuración, respaldos de información, claves y credenciales institucionales de los sistemas tecnológicos y demás documentación vinculada con los activos entregados.

Los bienes sujetos a reversión deberán entregarse libres de gravámenes, cargas, obligaciones o restricciones que puedan impedir o limitar su utilización por parte de la EPMT-SD para la continuidad de la prestación del servicio.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

Asimismo, deberá efectuarse el cierre técnico, operativo, económico y financiero de la Alianza Estratégica, incluyendo la conciliación definitiva de ingresos y obligaciones, cumplimiento del Plan de Inversión Anual correspondiente al último período contractual, cierre de obligaciones pendientes y presentación de los informes finales que permitan comprobar el cumplimiento integral del contrato.

La recepción definitiva de la Alianza estará condicionada a que la EPMT-SD verifique el cumplimiento de las obligaciones contractuales y la correcta reversión de los activos. La referencia utilizada para el otro proyecto institucional contempla igualmente que la reversión se produzca con bienes en condiciones adecuadas de funcionamiento, conservación y operatividad y libres de cargas que afecten la continuidad del servicio.

Como resultado final, la EPMT-SD deberá recibir una Terminal Interparroquial Rural plenamente funcional, mantenida y operativa, junto con los activos e inversiones incorporados durante la vigencia de la Alianza Estratégica, fortaleciendo de esta manera su patrimonio institucional y garantizando que la infraestructura pueda continuar prestando el servicio público sin necesidad de ejecutar inmediatamente intervenciones correctivas significativas.

11. ANÁLISIS DE BENEFICIO, EFICIENCIA O EFECTIVIDAD, CONSIDERANDO LA NECESIDAD Y LA CAPACIDAD INSTITUCIONAL INSTALADA.

De conformidad con el artículo 65 del Reglamento General de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, el informe de necesidad debe contener el análisis de beneficio, eficiencia y efectividad, considerando la necesidad y la capacidad institucional. La misma disposición orienta la contratación hacia la maximización de los resultados del gasto público durante el ciclo de vida de la obra o servicio.

Este análisis guarda concordancia con el artículo 8 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, que establece entre los objetivos prioritarios del Estado garantizar la calidad del gasto público, la ejecución plena de los contratos, el acceso de la ciudadanía a servicios públicos oportunos, eficientes y de calidad, y la adecuación de los mecanismos de contratación a las necesidades institucionales y a su ejecución oportuna.

Para el presente proyecto, el análisis considera integralmente la construcción, equipamiento, administración, operación y mantenimiento de la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo, así como la capacidad actualmente instalada en la EPMT-SD para atender directamente estos componentes.

11.1. CAPACIDAD INSTITUCIONAL INSTALADA

La EPMT-SD cuenta con capacidad institucional para ejercer la planificación, regulación, dirección, supervisión, fiscalización y control del proyecto, en concordancia con sus competencias en materia de terminales terrestres y sus convenios de cooperación interinstitucionales. Asimismo, dispone de unidades técnicas y administrativas relacionadas con la gestión del transporte y de terminales terrestres, información operativa y estadística del transporte interparroquial rural y experiencia institucional en la administración y control de infraestructura destinada al transporte terrestre.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

Para la ejecución del proyecto, la EPMT-SD aportará además el predio destinado a la Terminal, con una superficie de 4.681,7776 m², así como los estudios definitivos, diseños, planos, memorias técnicas, presupuesto, especificaciones técnicas y demás documentación necesaria para su construcción.

No obstante, la capacidad institucional instalada debe analizarse frente a la magnitud y naturaleza integral de la necesidad. El proyecto no comprende únicamente la construcción de una obra, sino que incorpora financiamiento, ejecución de infraestructura, adquisición e instalación de equipamiento especializado, puesta en funcionamiento, administración, operación, mantenimiento preventivo, correctivo, rutinario y mayor, reposición y actualización tecnológica durante todo el plazo contractual.

La EPMT-SD no dispone dentro de su capacidad institucional ordinaria de los recursos financieros destinados a ejecutar directamente el cien por ciento (100 %) de la inversión inicial de construcción y equipamiento bajo el esquema planteado, sin que ello implique recurrir a financiamiento externo o afectar recursos que deben destinarse al cumplimiento de sus demás obligaciones institucionales.

Adicionalmente, la ejecución directa demandaría que la Empresa asuma simultáneamente los riesgos de financiamiento, construcción, operación, mantenimiento, reposición, actualización tecnológica y demanda asociados al proyecto, mientras continúa atendiendo las competencias y servicios que actualmente se encuentran bajo su responsabilidad.

Por tanto, se identifica una capacidad institucional instalada suficiente para dirigir, regular, supervisar y controlar el proyecto, pero complementable en los componentes de financiamiento, construcción, equipamiento, gestión operativa especializada y mantenimiento integral de largo plazo, lo que sustenta la incorporación de un Aliado Estratégico.

11.2. ANÁLISIS DE BENEFICIO

El principal beneficio del proyecto consiste en dotar al cantón Santo Domingo de una infraestructura especializada destinada exclusivamente al transporte interparroquial rural, concentrando en un mismo espacio la operación de las seis (6) operadoras identificadas: Kennedy, Alluriquín, Reina de las Mercedes, Ruta 23, San Jacinto y Santo Domingo.

La infraestructura permitirá disponer de seis (6) andenes, capacidad de operación simultánea para seis (6) buses, sala de espera con capacidad estimada para 300 usuarios, área de carga y descarga, seis (6) boleterías, áreas administrativas y de información, baterías sanitarias, zonas de circulación y maniobra vehicular, estacionamiento de buses, accesos peatonales y demás componentes definidos en los estudios definitivos.

Desde el punto de vista operativo, el proyecto permitirá concentrar y controlar en una infraestructura especializada el ingreso de unidades autorizadas, control documental, asignación de andenes, embarque y desembarque de pasajeros, control de rutas, horarios y frecuencias, venta de boletos, servicios de encomiendas, circulación vehicular y salida ordenada de las unidades.

En materia de seguridad y tecnología, el beneficio comprende la incorporación de sistemas de videovigilancia CCTV, control de accesos, barreras vehiculares, señalización, iluminación, redes de

INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

voz y datos, pantallas informativas, perifoneo, respaldo eléctrico y demás sistemas requeridos para una operación segura y controlada.

El proyecto genera además un beneficio social directo para la población rural, al proporcionar un punto formal, seguro, accesible y organizado para el inicio y finalización de sus desplazamientos hacia y desde la cabecera cantonal, mejorando las condiciones de espera, embarque, desembarque, información y atención al usuario.

Existe también un beneficio económico derivado de la integración funcional de la Terminal con la Plaza Comercial para los Comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y de sus alrededores, debido a que el acceso peatonal previsto a través de la Plaza permitirá direccionar el flujo de usuarios hacia sus espacios internos, contribuyendo a la actividad comercial vinculada con la reubicación de los comerciantes.

Desde la perspectiva financiera y patrimonial, la EPMT-SD obtendrá una infraestructura construida y equipada mediante inversión privada, sin financiar directamente la inversión inicial con recursos propios. Durante la operación mantendrá además una participación en los ingresos conforme a las condiciones que se establezcan contractualmente y, al finalizar la Alianza Estratégica, recibirá los bienes, instalaciones, equipos y mejoras sujetos a reversión, fortaleciendo su patrimonio institucional.

En consecuencia, el beneficio del proyecto no se limita a la construcción física de una Terminal, sino que comprende beneficios operativos, sociales, tecnológicos, económicos y patrimoniales durante todo su ciclo de vida.

11.3. ANÁLISIS DE EFICIENCIA

La eficiencia se analiza en función de la relación entre los recursos institucionales disponibles y los resultados que se pretende obtener.

Bajo el esquema propuesto, la EPMT-SD aporta activos y capacidades que ya se encuentran o se encontrarán bajo su disponibilidad institucional, predio, estudios, información técnica, competencias institucionales y capacidad de regulación y control, mientras que el Aliado Estratégico aporta el cien por ciento (100 %) del financiamiento requerido para la construcción y equipamiento inicial, además de los recursos técnicos, humanos, tecnológicos, logísticos, administrativos y empresariales necesarios para su ejecución y posterior gestión.

Esta distribución permite aprovechar las fortalezas de cada parte evitando que la EPMT-SD deba inmovilizar recursos propios para financiar la totalidad de la obra o asumir previamente un proceso de endeudamiento para obtener el capital requerido.

La eficiencia se fortalece además mediante la integración en una misma relación contractual de la construcción, equipamiento, administración, operación y mantenimiento, evitando subdividir el proyecto en contrataciones independientes para cada componente. Esta integración vincula la calidad de la construcción y del equipamiento con su posterior operación y mantenimiento, generando un incentivo para que las decisiones adoptadas durante la fase constructiva consideren los costos y necesidades del ciclo de vida de la infraestructura.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

El plazo previsto de ciento veinte (120) días calendario para la construcción constituye igualmente un parámetro de eficiencia temporal, debido a que el proyecto debe coordinarse con la ejecución de la Plaza Comercial. La disponibilidad de financiamiento privado desde la estructuración contractual reduce la dependencia de trámites posteriores de obtención de crédito que podrían retrasar el inicio de la obra.

Durante la etapa operativa, la eficiencia deberá mantenerse mediante el Plan de Inversión Anual, el mantenimiento preventivo y programado, la reposición oportuna de activos y el seguimiento de indicadores de desempeño, procurando reducir intervenciones correctivas de mayor costo derivadas del deterioro acumulado.

Asimismo, el Informe Mensual de Administración, Operación, Mantenimiento y Gestión Económica permitirá controlar numéricamente variables como frecuencias ejecutadas, unidades atendidas, utilización de andenes, pasajeros, ingresos, mantenimientos, fallas, tiempos de respuesta, consumos, incidentes, avance de inversiones e indicadores de servicio, facilitando que la EPMT-SD adopte decisiones basadas en información verificable.

Por tanto, la eficiencia del esquema propuesto se sustenta en optimizar los recursos institucionales disponibles, incorporar capital privado, integrar las distintas etapas del ciclo de vida del proyecto, distribuir responsabilidades y riesgos y establecer mecanismos permanentes de medición y control de resultados.

11.4. ANÁLISIS DE EFECTIVIDAD

La efectividad se determina por la capacidad del proyecto y de la modalidad seleccionada para alcanzar efectivamente la finalidad institucional identificada: contar con una Terminal Interparroquial Rural construida, equipada, operativa, mantenida y sostenible.

En la fase inicial, el resultado verificable será la ejecución del cien por ciento (100 %) de los rubros y cantidades establecidos en el presupuesto contractual, en cumplimiento de los planos, diseños y especificaciones técnicas, dentro del plazo de ciento veinte (120) días calendario y conforme al cronograma valorado.

La efectividad operativa se verificará posteriormente mediante el funcionamiento integral de la infraestructura, la concentración de las seis (6) operadoras interparroquiales rurales, la utilización ordenada de los seis (6) andenes, el control de unidades, rutas y frecuencias, la disponibilidad de las áreas destinadas a usuarios y la operación permanente de los sistemas tecnológicos, de seguridad y control.

Durante la vigencia contractual, la efectividad deberá medirse mediante indicadores objetivos relacionados, entre otros aspectos, con continuidad operativa, disponibilidad de sistemas, mantenimiento de infraestructura y equipos, tiempos de atención de fallas, limpieza, seguridad, atención al usuario, ejecución del Plan de Inversión Anual, cumplimiento de obligaciones económicas y conservación de los activos.

La presentación del informe mensual dentro de los primeros cinco (5) días laborables del mes inmediato siguiente permitirá evaluar de manera periódica el cumplimiento de dichos resultados y

INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

detectar desviaciones respecto de las metas contractuales, posibilitando la adopción oportuna de medidas correctivas.

Finalmente, la efectividad del modelo deberá comprobarse al término de la relación contractual mediante la reversión a favor de la EPMT-SD de la infraestructura, instalaciones, equipamiento, sistemas y mejoras que correspondan, en condiciones adecuadas de funcionamiento, conservación, seguridad y operatividad, permitiendo la continuidad del servicio.

En consecuencia, la modalidad propuesta presenta condiciones para alcanzar de manera efectiva el resultado institucional perseguido, no solo mediante la construcción de la infraestructura, sino garantizando su puesta en funcionamiento, operación continua, mantenimiento, sostenibilidad y conservación durante todo el plazo contractual.

11.5. RESULTADO DEL ANÁLISIS

Del análisis realizado se determina que existe una necesidad institucional objetiva que no puede ser atendida únicamente mediante la capacidad instalada actual de la EPMT-SD sin incorporar recursos y capacidades complementarias. La Empresa dispone de las competencias, activos, información y capacidad técnica necesaria para dirigir, regular, supervisar y controlar el proyecto; sin embargo, la ejecución integral requiere adicionalmente financiamiento, capacidad constructiva, equipamiento, gestión operativa especializada y mantenimiento permanente.

La incorporación de un Aliado Estratégico permite complementar dicha capacidad institucional mediante inversión privada, asignación de riesgos y recursos especializados, procurando obtener resultados durante todo el ciclo de vida de la infraestructura.

En consecuencia, desde las dimensiones de beneficio, eficiencia y efectividad, se considera técnicamente justificada la ejecución del proyecto mediante el esquema propuesto, al permitir satisfacer la necesidad institucional, optimizar los recursos disponibles, alcanzar oportunamente los resultados previstos, mantener la infraestructura durante su operación, generar beneficios económicos y patrimoniales para la EPMT-SD y mejorar la prestación del servicio a la población usuaria.

12. ANÁLISIS DE MEJOR VALOR POR DINERO

De conformidad con el artículo 74 del Reglamento General de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, el análisis de mejor valor por dinero debe identificar la alternativa que permita optimizar los resultados, considerando, además del precio, factores como calidad, sostenibilidad, innovación, costos del ciclo de vida, desempeño y funcionalidad. La norma dispone además analizar si el objeto es estandarizado y de adquisición frecuente, si existe un mercado competitivo de proveedores calificados y si el precio refleja por sí solo el mejor valor por dinero o deben priorizarse otras características.

Para el presente proyecto, la necesidad institucional no consiste únicamente en ejecutar una obra, sino en seleccionar un Aliado Estratégico que financie, construya y equipe la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo y posteriormente asuma su administración, operación y



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

mantenimiento durante el plazo contractual. En consecuencia, el resultado esperado comprende todo el ciclo de vida de la infraestructura y no únicamente su costo inicial.

Respecto de si el objeto es estandarizado y de adquisición frecuente, se determina que no corresponde a un objeto estandarizado ni de adquisición frecuente. Se trata de un proyecto específico que será implantado en un predio de 4.681,7776 m², con características particulares de diseño y operación: seis (6) andenes, capacidad simultánea para seis (6) buses, sala de espera para alrededor de 300 usuarios, 420 m² de carga y descarga, seis (6) boleterías y sistemas especializados de control, seguridad y tecnología. Estas características fueron socializadas por la EPMT-SD el 5 de agosto de 2026 dentro del Juicio N.° 23331-2024-00239.

Además, mediante Oficio N.° GADMSD-DPR-2026-091-OF, de 4 de agosto de 2026, la Dirección de Proyectos del GAD Municipal solicitó expresamente que para continuar con el diseño se remitan las cantidades, especificaciones técnicas, cotizaciones y demás características del equipamiento requerido para la funcionalidad de la Terminal, lo que evidencia que el objeto requiere una definición técnica particular y no responde a condiciones homogéneas o estandarizadas de adquisición.

Respecto de la existencia de un mercado competitivo de proveedores calificados, por la naturaleza integral del proyecto no resulta suficiente identificar empresas capaces únicamente de ejecutar una obra civil. El potencial Aliado Estratégico deberá demostrar conjuntamente capacidad tecnológica, económica, financiera, constructiva, operativa y empresarial suficiente para financiar el cien por ciento (100 %) de la construcción y equipamiento inicial, ejecutar la obra dentro del plazo previsto de ciento veinte (120) días calendario y posteriormente administrar, operar y mantener la infraestructura. Por tanto, la existencia y amplitud de un mercado competitivo deberá verificarse mediante la concurrencia efectiva que se genere en el procedimiento de selección, sin que corresponda asumir que todos los proveedores de obras se encuentran en capacidad de ejecutar integralmente el modelo propuesto.

Respecto de si el precio refleja por sí solo el mejor valor por dinero, se determina que el precio no constituye por sí mismo un elemento suficiente para seleccionar al Aliado Estratégico. El propio Reglamento institucional de la EPMT-SD establece que para la selección del aliado deberán considerarse su capacidad tecnológica, económica y comercial, posicionamiento en el mercado, ventajas competitivas y objetivos estratégicos. En este proyecto, además, deben evaluarse características directamente relacionadas con la calidad de la construcción, capacidad financiera, experiencia, metodología de ejecución, operación, mantenimiento, sostenibilidad, tecnología, distribución de ingresos, asignación de riesgos y condiciones de reversión de los activos.

En cuanto a la calidad y funcionalidad, el Aliado Estratégico deberá ejecutar el cien por ciento (100 %) de los rubros establecidos en el presupuesto contractual, cumpliendo planos, diseños, especificaciones técnicas y cronograma valorado, y posteriormente garantizar que la infraestructura mantenga las condiciones técnicas y operativas para las cuales fue construida.

Respecto de la sostenibilidad y costos del ciclo de vida, la alternativa seleccionada considera no solo la inversión inicial, sino también los costos de administración, operación, mantenimiento preventivo, correctivo, rutinario y mayor, reposición y renovación de equipos durante todo el plazo contractual. Para este efecto se ha previsto además un Plan de Inversión Anual, evitando que la conservación de la infraestructura dependa posteriormente de nuevas asignaciones presupuestarias de la EPMT-SD.



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

En materia de innovación y desempeño, deberán considerarse la implementación, mantenimiento y actualización de sistemas de videovigilancia CCTV, control de accesos, barreras vehiculares, redes de voz y datos, pantallas informativas, respaldo eléctrico, perifoneo y demás componentes tecnológicos, así como indicadores objetivos que permitan medir durante la operación las frecuencias ejecutadas, utilización de andenes, pasajeros atendidos, ingresos, mantenimientos, fallas, tiempos de respuesta y niveles de servicio.

Desde el componente económico, la Alianza Estratégica permite que el Aliado aporte el cien por ciento (100 %) del financiamiento de la construcción y equipamiento inicial, evitando que la EPMT-SD deba financiar directamente dicha inversión o gestionar previamente un crédito. A su vez, la Empresa mantendrá una participación en los ingresos generados durante la operación y recibirá al finalizar la relación contractual los activos sujetos a reversión en las condiciones establecidas en el contrato.

Adicionalmente, mediante Memorando N.º EPMT-SD-DATH-2026-2446-M, de 9 de julio de 2026, se solicitó expresamente que los estudios definitivos incorporen el análisis financiero y socioeconómico con su correspondiente corrida financiera, lo cual permite sustentar las condiciones económicas del proyecto y definir contractualmente la distribución de ingresos, costos, riesgos y demás variables necesarias para su sostenibilidad.

En consecuencia, se determina que para este proyecto el mejor valor por dinero no está representado por la alternativa de menor precio, sino por aquella que genere la mejor combinación entre capacidad financiera, calidad, sostenibilidad, innovación, costos del ciclo de vida, desempeño, funcionalidad y condiciones económicas para la EPMT-SD. Bajo estos criterios, la Alianza Estratégica constituye la estrategia que permite atender integralmente la necesidad institucional, al vincular en una sola relación la inversión, construcción, equipamiento, administración, operación, mantenimiento y conservación de la Terminal durante el plazo contractual.

13. CONCLUSIÓN

Del análisis desarrollado en el presente Informe de Necesidad se concluye que existe una necesidad institucional debidamente sustentada para ejecutar la Terminal Interparroquial Rural de Santo Domingo, destinada a concentrar y organizar la operación de las seis (6) operadoras de transporte interparroquial rural del cantón, mediante una infraestructura especializada, segura, accesible, tecnológica y funcionalmente integrada con la Plaza Comercial para los Comerciantes de la Peatonal 3 de Julio y de sus alrededores. La materialización de esta infraestructura se encuentra además vinculada con las actuaciones, disposiciones y consensos incorporados dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239, sustanciado ante la Unidad Judicial Civil del cantón Santo Domingo, en el cual se estableció que el proyecto de transporte interparroquial debe avanzar paralelamente con la construcción de la referida Plaza Comercial.

Con base en los justificativos técnicos, económicos y empresariales, así como en los análisis de beneficio, eficiencia, efectividad, capacidad institucional instalada y mejor valor por dinero, se determina que la Alianza Estratégica constituye una modalidad adecuada para atender integralmente la necesidad identificada, permitiendo que el Aliado Estratégico aporte el cien por ciento (100 %) del financiamiento requerido para la construcción y equipamiento inicial, ejecute la obra dentro del



INFORME N° EPMT-SD-DTTT-2026-138-I

Santo Domingo, 31 de agosto de 2026

plazo previsto de ciento veinte (120) días calendario y posteriormente asuma su administración, operación y mantenimiento durante el plazo contractual.

Este esquema permitirá a la EPMT-SD mantener sus facultades de planificación, regulación, supervisión, fiscalización y control; participar en los ingresos generados por la Terminal; garantizar el mantenimiento e inversión permanente sobre la infraestructura; fortalecer su patrimonio mediante la incorporación y reversión de los activos financiados con inversión privada; y contribuir al cumplimiento de las actuaciones y compromisos incorporados dentro del Juicio N.º 23331-2024-00239.

En consecuencia, se considera técnica, económica y empresarialmente justificada la necesidad de iniciar el procedimiento denominado “SELECCIÓN DE UN ALIADO ESTRATÉGICO PARA LA CONSTRUCCIÓN, EQUIPAMIENTO, ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA TERMINAL INTERPARROQUIAL RURAL DE SANTO DOMINGO”, correspondiendo continuar con las actuaciones administrativas necesarias para poner el presente informe en conocimiento del Directorio de la EPMT-SD y solicitar la autorización de inicio del proceso de selección, de conformidad con la normativa institucional aplicable.

Elaborado por:	Revisado por:	Aprobado por:
 Validar únicamente en FirmaBC. Firmado electrónicamente por: DAVID AUGUSTO JIMENEZ CAJAS	 Validar únicamente en FirmaBC. Firmado electrónicamente por: CARLOS DARWIN RIVADENEIRA CABRERA	 Validar únicamente en FirmaBC. Firmado electrónicamente por: RAUL RODRIGO PAUCAR MEJIA
Ing. David Jiménez Cajas	Ing. Carlos Rivadeneira Cabrera	Ing. Rodrigo Paucar Mejía
ESPECIALISTA DE INGENIERÍA CIVIL	SUBDIRECTOR DE TERMINALES TERRESTRES (E)	DIRECTOR TÉCNICO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE